UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA
REGIONE LIGURIA
SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

L'UOMO E IL MARE NELLA CIVILTÀ OCCIDENTALE

DA ULISSE A CRISTOFORO COLOMBO

ATTI DEL CONVEGNO - GENOVA, 1-4 GIUGNO 1992

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo

Atti del Convegno

Genova, 1-4 giugno 1992

GENOVA — MCMXCII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova serie - Vol. XXXII (CVI) - Fasc. II

L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo

Atti del Convegno

Genova, 1-4 giugno 1992

BIBLIOTECA - GENOVA

GENOVA — MCMXCII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

PROGRAMMA DEI LAVORI

1 giugno

Saluti.

Jacques Le Goff - École des hautes études en sciences sociales, Paris - *Les hommes du Moyen Age et la mer: l'exemple de St. Louis.*

2 giugno

Francesco Prontera - Università di Perugia - *Periploi: la tradizione della geografia marittima presso i Greci.*

Pietro Janni - Università di Macerata - *Dalla vita quotidiana dei marinai greci e romani.*

Elizabeth Deniaux - Université de Caen - *Les périls de la mer et les périls de la politique: la projection d'une peur à Rome sous la République.*

Michel Mollat - Institut de France - *Les iles océaniques: du mythe aux réalités. (Moyen Age et époque des découvertes).*

Giovanna Petti Balbi - Università di Genova - *Mare e pellegrini verso la Terra Santa: il reale e l'immaginario.*

Massimo Oldoni - Università di Salerno - *Il ghiaccio e la balena: acque e abitatori della conoscenza medievale.*

Marco Tangheroni, Olimpia Vaccari - Università di Pisa - *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea fra Tre e Quattrocento.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

3 giugno

Lucia Greco - Università di Venezia - *Vicende di mercanti sulle rotte delle galere veneziane del XV secolo.*

Annalisa Conterio - Università di Venezia - *L'« arte del navegar »: cultura, formazione professionale, taccuini nautici ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel XV secolo.*

Alain Corbin - Université de Paris - *La mer et l'émergence du désir du rivage ou la specificité d'une forme de fascination de la mer.*

Michel Balard - Université de Paris « Sorbonne » - *Biscotto, vino e... topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale.*

Danielle Lecoq - Université de Paris - *L'Océan et la mer entre mythe et questions naturelles (mappemondes et encyclopedies des XIIe et XIIIe siècles).*

Patrick Gautier Dalché - Centre National de la recherche scientifique, Paris - *D'une technique à une culture: carte nautique et portulan aux XIIe et XIIIe* siècles.

Massimo Quaini - Università di Bari - *Il fantastico nella cartografia tra Medioevo ed età moderna.*

4 giugno

Alain Cabantous - Centre National de la recherche scientifique, Paris - *Les dons de la mer ou les enjeux du pillage côtier aux XVIIe et XVIIIe siècles.*

Luisa D'Arienzo - Università di Cagliari - *L'apertura delle rotte atlantiche nell'età delle scoperte. La partecipazione italiana.*

Carlo Maccagni - Università di Genova - *Dal Mediterraneo all'Atlantico: scienze nautiche e strumenti.*

Fabio Troncarelli - Università della Tuscia, Viterbo - *Discorso di chiusura.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

SALUTO DEL PRESIDENTE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA, DINO PUNCUH

Con il convegno che si inaugura stasera giunge al termine un lungo percorso iniziato dieci anni fa, quando avviammo il programma di convegni biennali inteso a segnalare al mondo degli studiosi quel grande evento colombiano che la nostra città sta vivendo, ma soprattutto a porre a confronto molteplici esperienze suscitatrici di ripensamenti critici e di nuovi indirizzi di ricerca.

Cinque grandi convegni dedicati rispettivamente a « Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento: per il VII centenario della battaglia della Meloria », del 1984; « Cartografia e istituzioni in età moderna », del 1986; « Civiltà comunale: libro, scrittura, documento », del 1988; « Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale », del 1990; e infine quest'ultimo, interamente dedicato al rapporto tra l'uomo e il mare.

Di questa esperienza decennale mi preme segnalare tre aspetti: l'impegno dei relatori, ben 161; la pubblicazione degli atti, realizzata sempre entro un anno dalla conclusione del convegno; l'appoggio finanziario di diversi enti, primi tra i quali, e voglio darne atto all'avv. Valenziano e al Magnifico Rettore, la Regione Liguria e l'Università di Genova, per non dire dell'apporto insostituibile della Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, ora banca CARIGE, della Provincia e del Comune di Genova, dei Ministeri per i beni culturali e degli Affari Esteri, della Giunta Centrale per gli studi storici, del Consiglio Nazionale delle Ricerche, oltreché di altri. A tutti esprimo sentimenti di viva gratitudine. Gli atti pubblicati attestano la produttività dell'impegno, testimonianze, in Italia e nel mondo, di immense potenzialità culturali che Genova esprime e potrà esprimere nell'immediato futuro; tutto questo nel silenzio, ormai consueto, della stampa locale, ben più solerte, se opportunamente sollecitata, in altre analoghe circostanze, anche se di minor spessore culturale.

Infine, per concludere questo rendiconto, non posso tacere che iniziative di questo genere sono pesanti anche a livello organizzativo, gravando interamente sui collaboratori della Società Ligure di Storia Patria, in gran parte

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

volontari. È una delle ragioni per cui considero chiusa per il momento questa esperienza.

Il che non significa abbandono: significa solo una pausa di riflessione e di raccoglimento, anche in vista di maggiori, più impegnativi e diversificati traguardi.

Il 1992 è infatti un anno cruciale per la nostra Società, impegnata, oltreché nell'organizzazione di questo convegno, anche (e ancora una volta devo denunciare il silenzio, pressoché totale, sul nostro apporto) nell'allestimento della mostra « Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi »; l'appuntamento più pesante tuttavia è ormai prossimo: il trasferimento della sede a Palazzo Ducale, restituito finalmente, dopo lunghi anni di attesa, al primitivo splendore. Chi conosce le difficoltà di trasloco di una biblioteca può ben immaginare la gravosità dell'impegno richiesto ai nostri collaboratori, la maggior parte dei quali attivi nelle ricerche che costituiscono il fine principale della Società. Ed è proprio attorno ad essi che si attiva la collaborazione tra l'Università e la Società Ligure di Storia Patria: la partecipazione ai nostri progetti di docenti, ricercatori e dottorandi di ricerca degli Istituti di storia del diritto, di storia economica e di civiltà classica, cristiana e medievale ha consentito di avviare vaste indagini intese al censimento degli statuti della Liguria, all'inventario dell'archivio del Banco di San Giorgio (del quale, grazie all'Ufficio centrale per i beni archivistici, sono già stati pubblicati sette volumi) e degli archivi privati Durazzo-Pallavicini, all'approntamento di un repertorio delle fonti medievali edite della Liguria e di una nuova collana di « Fonti per la storia della Liguria », che si aprirà con due volumi dedicati alla nuova edizione dei « libri iurium » della repubblica di Genova, di prossima presentazione, nella quale troveranno posto altre edizioni di carte comunali e monastiche.

Tutto questo non sarebbe stato possibile se non si fosse realizzato un felice incontro di diverse disponibilità: da una parte quella di un consistente gruppo di lavoro costituito nell'ambito del mio istituto universitario e della Società Ligure di Storia Patria che si è fatta promotrice dell'iniziativa anche avviando questa nuova collana; dall'altra quella dell'assessorato alla cultura della regione Liguria che attraverso l'Assessore Ernesto Bruno Valenziano ha risposto positivamente, direi entusiasticamente, alla nostra proposta, affiancandola.

Questi sono i motivi della pausa che dobbiamo imporci, proprio per non pregiudicare un lavoro di anni, già in vista di importanti traguardi. Non si dimentichi infatti che un ente di ricerca tanto più potrà offrire in attività pubblica, esterna, quanto più avrà scavato e indagato nel silenzio dello studio

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

e della ricerca costante. Questo dobbiamo proclamare nel momento in cui ci accingiamo a entrare nei nuovi locali di Palazzo Ducale, messi a disposizione dal Comune di Genova che ospita la Società dalla sua fondazione (1857). Il nostro servizio alla città, all'intera regione è duplice: da una parte offrire al pubblico studioso una biblioteca specializzata, potenziandone i servizi che hanno sofferto, negli ultimi anni, di carenza di spazi, dall'altra, attraverso le nostre pubblicazioni, i risultati dell'impegno scientifico.

Non è un ripiegamento o, peggio, l'abbandono di altre iniziative di maggior richiamo. La nuova sede di Palazzo Ducale potrà e dovrà essere sede di incontri ad alto livello scientifico, di cicli di conversazioni di altrettanto prestigio, per i quali offriamo fin d'ora la nostra disponibilità, ma sempre nel rispetto di un'attività prioritaria di studio, senza la quale il rimanente impegno rischierebbe di essere vanificato o di scadere di livello.

A conclusione di un intervento, reso troppo lungo, e me ne scuso, dalle considerazioni che apparivano doverose alla vigilia di questo importante appuntamento, torno brevemente al convegno, programmato nel nome del genovese Cristoforo Colombo non tanto a scopi celebrativi quanto per riflettere e meditare sul rapporto tra uomo e mare nella storia, su quello straordinario rapporto dialettico tra mito, fantasia, immaginario e dura realtà della vita del mare e sul mare, del quale il grande navigatore genovese fu protagonista. Quel rapporto che alla vigilia del terzo millennio dell'era cristiana, a cinquecento anni dalla scoperta colombiana, appare gravemente compromesso se gli occhi dell'umanità sono rivolti alla conferenza di Rio che si apre in questi giorni. Anche questa è una conseguenza di quelle « luci ed ombre » (come ebbe ad esprimersi il Santo Padre nel discorso di Santo Domingo) che hanno accompagnato l'era del 'descobrimiento' e della conquista.

Agli amici e colleghi, francesi e italiani, che ci onorano con la loro presenza, è affidato il compito di esplorare il passato di questa affascinante avventura umana; a loro, come a tutti a noi, in quanto responsabili dei nostri destini, quello di assicurare un futuro in cui questa avventura marina dell'uomo avvenga con effetti meno devastanti.

A tutti gli intervenuti, autorità, cittadini, studiosi, soci e amici, il grato saluto della Società Ligure di Storia Patria e mio personale, con la consueta riserva che tutti i pregi di questo convegno spettano ai relatori e per l'organizzazione ai nostri collaboratori, tutti i difetti toccano di diritto a me stesso.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

JACQUES LE GOFF

SAINT LOUIS ET LA MER

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Le redoutable honneur qui m'est fait de me lancer le premier sur le mer, que j'espère tranquille et favorable, de notre colloque, nous entraîne aussitôt « in medias res ».

En apparence et si l'on s'en tient à une chronologie arithmetique, mais nous savons que le temps de l'histoire est lui-même une mer diverse et agitée, le XIIIème siècle de Saint Louis est beaucoup plus près de l'époque de Christophe Colomb que du temps d'Ulysse, mais l'on peut se demander si, du point de vue de l'équipement technologique et mental, le milieu du XIIIème siècle n'est pas plus ou moins équidistant entre l'antiquité d'Homére et l'aube des temps modernes.

Saint Louis peut apparaître comme un primitif de la mer. Evoquer Saint Louis et la mer n'est pas une démarche d'imagination mais de réalité, de réalité documentée, même si je crois que William Jordan, auteur d'un trés beau livre sur Saint Louis, a exagéré en faisant de la Croisade la mono-obsession de Louis IX. La mer a été au coeur de son règne et de son expérience. De 1248 à 1254 la présence de la mer a été presque quotidienne dans l'activité et la pensée de Saint Louis, il a passé plusieurs semaines en mer, il a pris en mer des décisions importantes et il est mort, en 1270, au bord de la mer après un nouveau voyage maritime. Cette mer c'est la Méditerranée, ce qui met aussi Saint Louis plus près d'Ulysse que de Christophe Colomb, le Génois, mais aussi le transatlantique. Gênes a tenu, dans la réalisation des voyages maritimes de Saint Louis, une place assez importante pour qu'en parler en ce lieu, ici, soit naturel.

Pour Saint Louis, comme pour les autres occidentaux du moyen Age, et plus encore pour lui en sa double qualité de Roi et de futur Saint, la mer, la Méditerranée, a été un espace physique et matériel, un espace économique et politique, un espace social et humain et surtout, sans doute, un espace religieux et symbolique. J'insisterai surtout sur ce dernier aspect.

La Méditerranée espace physique: la Méditerranée est d'abord à l'evidence, pour le Roi comme pour tout le monde, un espace géographique liquide difficile à maîtriser technologiquement et psychologiquement. L'Occident

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

introduit au XIIIème siècle des progrès dans la navigation maritime, mais on ne sait dans quelle mesure ils ont touché l'aire méditerranéenne. Le gouvernail d'ètambot, mobile, à l'arrière, dans l'axe du navire ne semble avoir pénétré des mers du Nord en Méditerranée qu'au debut du XIVème siècle. Les navires vénitiens et génois affrétés par Saint Louis avaient comme par le passé deux gouvernails latéraux. La boussole, connue en Occident vers 1190, ne se répand que très lentement. En tous cas Gênes et Venise construisaient pour leurs commerce des navires de grandes dimensions qui pouvaient se transformer aisément en transports militaires chargeant un nombre important d'hommes sur leurs deux ponts, de chevaux et de vivres et d'eau potable dans leurs cales.

Joinville, le compagnon et biographe de Saint Louis, assiste avec un étonnement admiratif à l'embarquement à Marseille des chevaux dans ces véritables nefs de débarquement. « Le jour que nous entrâmes dans nos nefs on fit ouvrir la porte de la nef et l'on mit dedans tous nos chevaux que nous devions mener autremer puis on referma la porte et on la boucha bien comme lorsque qu'on noie un tonneau parce que quand la nef est en haute-mer la porte est dans l'eau ». La nave vénitienne « La Roccaforte » affrétée par Saint Louis, sur laquelle nous avons des informations particulières, avait une longueur totale de 38 mètres 19, mesurait 14 mètres 22 dans sa plus grande largeur, 9 mètres 35 de hauteur à la partie moyenne de la coque et 13 mètres 70 sous les châteaux. On a estimé son tonnage à près de 600 tonnes et son déplacement (c'est à dire le volume d'eau occupé en flottant) à près de 1.200 tonnes. Le plus grand défaut de ces grandes nefs était leur dérive importante. En revanche la plus ancienne carte nautique du Moyen Age, dont nous ayons une mention, se trouvait à bord du navire sur lequel Saint Louis a gagné Tunis en 1270, selon le témoignage de son chroniqueur Guillame de Nangis. Tempête et aventures de mer ne manqueraient pas à Saint Louis, je souligne, l'expression « aventure de mer » c'est celle des contemporains, nous serions tentés de dire « fortune de mer », expression qui va connaître bientôt un grand succès. Elle ne se trouve pas dans les écrits des contemporains de Saint Louis et je pense qu'il y a là un trait de mentalité et de culture important que ce passage de la notion d'aventure de mer à fortune de mer. C'est vraisemblablement le passage d'une mentalité d'hommes à l'esprit chevaleresque lancés sur la mer à celle d'hommes qui connaissent mieux les profits du commerce maritime et la façon dont il peut être menacé par ce qu'ils appelleront fortune.

Il fallait attendre la belle saison pour naviguer. Saint Louis s'embarqua

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

à Aigues-Mortes le 25 août 1248 et arriva au port de Limassol, dans l'île de Chypre, dans la nuit du 17 au 18 septembre, après quatre semaines de navigation. Mais la crainte du mauvais temps renvoya le débarquement en Egypte au printemps de l'année suivante 1249. Ce qui n'empêche pas qu'en mai 1249, alors que la flotte française arrive au large de l'Egypte, un fort vent emporte une partie des navires et sépare du Roi, qui n'en conserve avec lui que sept cents, la majorité des deux mille huit cents chevaliers qu'il avait amenés. Ils ne revinrent pas au Roi de longtemps.

Au retour, au printemps 1254, le navire du Roi pris dans la brume s'échoue sur un banc de sable devant Chypre, puis la flotte est prise dans une si violente tempête que la Reine promet à Joinville de donner à Saint Nicolas de Varengeville (Saint Nicolas du Port) un ex voto prestigieux: une nef d'argent de cent marcs.

Quelque temps après la mort de Saint Louis devant Tunis, la flotte française revint en Sicile dans la nuit du 15 ou 16 novembre 1270. Une violente tempête détruisit la plus grande partie des navires, rendent impossible une reprise rapide de la Croisade. Joinville compte parmi les principales épreuves du courage de Saint Louis l'intrepidité avec laquelle le Roi affronta « l'aventure de mer » et ne perdit son sang froid, ni lors de l'échouage de son navire, ni lors de la tempête qui suivit. Pour lui, Joinville, quand il note ses souvenirs, il semble s'émerveiller d'avoir osé braver la mer. « Celui-là écrit-il est bien follement hardi qui ose se mettre en tel péril avec le bien d'autrui (ceci pour les marchands), en péché mortel quand l'on s'endort le soir là où on ne sait si on ne se trouvera pas au fond de la mer le matin ».

Oui, les tribulations maritimes sont bien pour les hommes du Moyen Age une épreuve caractéristique de la passion des saints et le topos, le lieu commun hagiographique du péril de la mer s'applique particulièrement aux Croisés, ces héros pénitentiels qui entreprennent le plus dangereux des pélerinages, celui qui, par le « passage » maritime, conduit aux regions que définit si bien le terme d'Outremer (Oltremare, *partes ultramarinae*). Le pape Boniface VIII dans le sermon prononcé le 6 août 1297 à Orvieto, à l'occasion de la canonisation de Saint Louis, donna parmi les épreuves de sa sainteté la façon dont il affronta la mer pour la Croisade: « corpus suum et vitam suam exposuit pro Christo, mare transfretando », (il exposa son corps et sa vie pour le Christ en traversant la mer), mais je ne voudrais pas anticiper. Je passerai plus rapidement sur l'espace économique, car les Français ne prirent qu'une part très modeste à la colonisation commerciale de la Méditerranée orientale.

La monarchie capétienne s'occupa peu de cette mer au XIIème siècle

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

malgré la participation de Louis VII à la seconde Croisade et de Philippe Auguste à la troisième, ce qui a crée malgré tout des précédents pour Saint Louis. Mais au niveau de l'aristocratie et de la chevalerie la part des Français dans les premières Croisades, surtout la première, et dans la création du Royaume Latin de Jérusalem et des principautés chrétiennes de Terre Sainte fut déterminante, comme en témoignent les titres des chroniques sur la prise de Jérusalem et la conquête de la Terre Sainte. Dès le début du XIIème siècle se répand l'idée d'une élection eschatologique des Francs pour la Croisade.

Les Francs, comme on dit à l'époque, et ce sont en majorité des Français, sont les principaux occupants et colonisateurs du litoral méditerranéen du Moyen Orient.

Jean Richard a comparé la Syrie du XIIème siècle, pénétrée par la colonisation rurale et urbaine, à la création de villes neuves, qui sont autant de bourgades françaises, à une nouvelle France, comparable au Canada des XVII-XVIIIème siècles, à l'Algérie du XIXème siècle. Pourtant la présence territoriale française, sur les bords de la Méditerranée et dans le Royaume de France lui-même, restait faible. Il fallut le traité de Paris qui mit fin, en 1229, à la Croisade interne contre les Albigeois pour que le domaine royal français accédât à la Méditerranée. Il s'enrichit des sénéchaussées de Beaucaire, Nîmes, Béziers et Carcassonne. Dès 1239 une partie de la Croisade des barons, menée par le comte Thibaut IV de Champagne, roi de Navarre et le duc Hugues de Bourgogne, s'embarque dans le port encore rudimentaire d'Aigues Mortes, même si la majorité d'entre eux partit de Marseille. Saint Louis sans songer encore – semble-t-il – à une future Croisade, mais pour y développer le commerce et y attirer des marchands italiens, génois en l'occurence, entreprit d'acquérir des terres que possedait l'abbaye de Psalmodi, sur le cordon litoral qui fermait la lagune d'Aigues Mortes.

Parmi les atouts des Français en Méditerranée il ne faut pas oublier la langue. En ce XIIIème siècle où les langues vernaculaires font une percé decisive, non seulement dans la littérature mais aussi dans les monuments écrits du droit et de l'administration, et où le français apparaît, derrière le latin, comme une nouvelle langue internationale de la Chrétienté, on parle de plus en plus français autour de la Méditerranée. Alphandéry et Dupront, dans leur livre justement classique sur l'idée de Croisade, ont estimé que Saint Louis fut le Croisé à l'antique mode, refusant toutes les entreprises diplomatiques aux fins de traités ou de trêves, où Frédéric II a montré la voie, et qu'il a même refusé, l'orientation d'une politique missionaire de la Papauté, essai de pénétration pacifique. La Croisade de 1248 répond cependant à des concep-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tions originales de Saint Louis. Sans doute Saint Louis, en choisissant l'Egypte pour lieu de débarquement, se conformait-il à la tradition. L'Egypte et Damiette apparaissaient aux Chrétiens comme la clé militaire et politique de la Terre Sainte. Mais, selon le chroniqueur bénédictin anglais Mathieu Paris, Saint Louis aurait songé à l'établissement de Chrétiens en Egypte et cela est nouveau. « Il n'y avait rien – écrit-il – qui préoccupait plus le Roi de France, après la prise de Damiette, que le fait de ne pas avoir assez d'hommes pour garder et peupler les pays conquis et à conquérir ». Et le roi apporta avec lui des charrues, des herses, des bêches et autres instruments aratoires.

Une colonisation sans doute limitée à Damiette et à quelques secteurs d'importance stratégique en Egypte devait donc accompagner la reconquête de Jérusalem ou plutôt y préluder pour mieux assurer par la suite la protection de la Terre Sainte. La création et la construction d'une église chrétienne à Damiette après sa prise confirme l'intention d'installation en Egypte d'un peuplement chrétien par Saint Louis. S'il y a aussi dans la Croisade de Saint Louis un tournant, c'est celui que Saint Louis imprime à l'idéologie de la Croisade. Au delà du Saint Sépulchre, du tombeau du Christ, au delà de Jérusalem, lieu de mémoire de la passion du Christ, c'est le Christ lui-même que Saint Louis va chercher en Orient. Du signe de la Croix il veut parvenir jusq'au Crucifié lui-même. Roi souffrant qui progressera lui-même vers une identité de Roi hostie, de Roi Christ, dont ses biographes et hagiographes diffuseront l'image, Saint Louis, dès 1239, marque sa dévotion au Christ de la Passion, crucifié à Jérusalem, en achetant à Baudouin II de Constantinople les insignes reliques de la Passion rachetées aux Vénitiens qui les tenaient en gage de l'empereur endetté et pour lesquelles Saint Louis fit construire la Sainte Chapelle. On sait comment une grave maladie, qui mit Saint Louis aux portes de la mort en 1244, entraîna son voeu de partir à la Croisade pour la plus grande joie de certains mais aussi aux vif déplaisir de ses principaux conseillers et de la Reine mère, Blanche de Castille, qui estimaient que l'horizon méditerranéen et oriental, gros de dangers, détournait le Roi de l'essentiel: le bon gouvernement de son royaume, qui semblait exiger sa présence. Un trouvère loue au contraire le Roi d'aller à la Croisade et lui fait dire qu'il y pensait depuis longtemps. « L'évèque de Paris bientôt me croisera (c'est-à-dire me donnera la Croix de la Croisade) car longtemps a été Outremer mon esprit et mieux encore s'en ira si Dieu veut et conquerra la Terre sur les Sarrasins ». Ainsi l'Outremer a été aussi pour Saint Louis un horizon onirique, un horizon imaginaire, un rêve nourri par les images, représentations collectives de la Croisade, par l'imaginaire avant tout de la double Jérusalem terres-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tre et celeste et du tombeau du Christ, mais aussi, sans doute, par la multitude des visions et des prophéties qui accompagnent tel ou tel épisode des Croisades, comme par exemple celles survenues en 1218 à l'occasion de la prise de Damiette par Jean de Brienne que Saint Louis, jeune, a bien connu à la Cour de France.

Dans la vie affective de Saint Louis, dans sa vie passionelle, Jérusalem a été sans doute la grande rivale de sa mère, Blanche de Castille. Saint Louis est probablement un des derniers personages importants de la Chrétienté à avoir la conception géographique, politique et idéologique de la Chrétienté qui a prévalu de la fin du XIème au milieu du XIIIème et, pour certains, jusqu'au début du XIVème siècle. Et Joinville lui-même, Joinville, l'ami de coeur, Joinville, le fidèle chrétien, n'ira pas à la Croisade de Tunis. Certains ecclésiastiques diront au deuxième concile de Lyon en 1274 que la Chrétienté doit désormais regarder chez elle et à ses frontières d'Europe. La Chrétienté se repliait sur l'Europe et son champ d'expansion ce sont désormais les paiens de l'Europe de l'Est Lituaniens, Prussiens, Coumans. Pour Saint Louis, au contraire, la Chrétienté c'est toujours l'Europe Latine plus la Terre Sainte. Cette conception est très importante pour une réflexion sur « L'homme et la mer dans l'histoire », parce que cette Chrétienté c'est un monde dont le centre est la Méditerranée.

Saint Louis a mis ou remis, à l'instar de la Rome antique, la Méditerranée, la mer, au centre de la politique française et, à travers elle, de la politique de la Chrétienté.

La mer, la Méditerranée, c'est ensuite pour Saint Louis un espace social et humain, celui des marins, des matelots. Pour Saint Louis la mer est perturbatrice, elle est perturbatrice de son emploi du temps habituel, qui est celui d'un sédentaire, rythmé presque comme celui d'un religieux par les offices et les prières. Et pourtant il a été une grande partie de son règne un nomade, un nomade à cheval, et ses biographes nous racontent comment son emploi du temps change quand il « demeurait » d'un côté et quand il « chevauchait », de l'autre. Et il a été aussi un nomade en mer. A ces perturbations il a cherché à remédier autant que possible. Il a obtenu de l'Eglise d'avoir sur sa nef un autel consacré et des hosties. On pouvait dire la messe et communier. Le temps des prières pouvait être en général respecté sur les navires et le Roi y était, comme son habitude, entouré d'ecclesiastiques et de religieux comme de seigneurs laïcs, tel Joinville. Mais une autre perturbation venait pour lui des matelots, engeance sauvage et pécheresse. Le monde des matelots est, pour ces terriens que sont très majoritairement les hommes du

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Moyen Age, un monde mal connu, un monde inquiétant de nomades marins, qui se transforment de temps en temps en sédentaires provisoires, étrangers, souvent de mauvaises moeurs, dans leurs lieux d'escale. Quand Saint Louis embarque sur sa nef il est – nous dit Geoffroy de Beaulieu – surpris et attristé par le comportement peu dévot de ces marins. Il leur impose, non sans grognements de ces demi-sauvages, une assistance pieuse aux offices et aux prières qui rythment désormais le temps du voyage. La réaction de Saint Louis ne relève sans doute pas seulement de la surprise et de l'inexpérience, elle est aussi nourrie de l'image plutôt négative qu'a l'Eglise de ces marginaux. Un sermon, ou plus exactement un modèle de sermon inédit d'un contemporain de la jeunesse de Saint Louis, Jacques de Vitry, prédicateur célèbre, qui est allé en Terre Sainte, a même refusé après hésitation d'être évêque d'Acre et qui nous a laissé, entre autres, des modèles de sermons très intéressants parce qu'ils sont adressés aux divers « états » (sermones ad status) de la société, nous dirions aujourd'hui aux catégories socio-professionnelles, un sermon donc nous montre comment l'Eglise (car on peut dire que Jaques de Vitry, qui deviendra cardinal à la fin de sa vie, exprime le point de vue de l'Eglise), conçoit la structure socio-professionnelle de la société chrétienne et la vie spirituelle des ces catégories en définissant les péchés qui leur sont propres et les moyens de les combattre. Ce sermon « ad marinarios » (aux matelots et aux marins) prend pour thème le psaume 106 qui parle à la fois des dangers de la mer et des merveilles de la mer. La mer c'est la mer de ce « siècle », c'est-à-dire c'est la mer de la société humaine, de l'univers terrestre. Elle est: « tenebrosa et lubrica », ténébreuse et pécheresse. Cette mer est multiple, diverse, « multiplex ». Il faut distinguer une mer inférieure et une mer supérieure, une mer intérieure et une mer extérieure. La mer inférieure c'est l'enfer et elle est « amarissimum », très amère. La mer supérieure c'est ce monde, qui, telle une prostituée, est un réservoir de péchés et de périls. Une très intéressante description énumère les différents périls de la mer et la façon dont ils sont aggravés par les vents. Je note en particulier ce que Michel Mollat a si bien remarqué, l'importance des détroits, « Bitalassum » c'est l'endroit où deux mers se recontrent, endroit très dangereux et un danger inverse c'est « bonatium » la bonasse, l'absence de vent, qui immobilise les bateaux.

Jacques de Vitry qui connait le langage des marins emploie aussi des termes en langue vulgaire. Il énumère les vices, les péchés des marins et des matelots. C'est une liste de toutes les infamies qu'ils peuvent commetre sur mer. L'exagération est un trait générique de ces sermons, mais l'image est

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

vraiment très noire. Tel est le type de littérature qui nourrissait l'esprit de Saint Louis.

Que font les marins? Tantôt ils abandonnent les pélerins dans des îles, où ils les laissent mourir de faim, pour les voler ou, pire, ils les vendent comme esclaves aux Sarrasins ou bien ils font naufrager le navire avec les pélerins et les marchands qu'il portent, abusant de leur inexpérience de la mer, et eux, s'enfuient sur les chaloupes et les barques où ils ont chargé les biens et les marchandises. Pour ne pas parler de ceux qui provoquent des naufrages et dépouillent les naufragés et il y a ici une allusion à un épisode réel devenu presque légendaire dans le Christianisme médiéval, le naufrage de Saint Paul. Il y a aussi les vices des matelots à l'escale: ce sont des grands fréquentateurs de tavernes et de bordels et ils dépensent tout l'argent qu'ils ont pu gagner sur mer dans ces plaisirs douteux. Le modèle de sermon propose ensuite un certain nombre d'« exempla », dont certains sont assez amusants, terminant par deux histoires plaisantes qui semblent être passées dans le répertoire des trouvères et des conteurs racontant des histoires pour faire rire. Comme il y a aujourd'hui des histoires de curés, ou des histoires juives, ou, en France, des histoires marseillaises ou des histoires belges, il y avait au Moyen Age des histoires de marins, l'une d'elles est l'histoire d'un jongleur qui était extrêmement vexé de ce que le seigneur pour lequel il jouait, et qu'il amusait, refusait absolument de boire dans le même verre que lui parce qu'il estimait qu'il y avait entre eux une distance sociale infranchissable. Mais voilà qu'ils sont ensemble sur un bateau et que le bateau fait naufrage. Le seigneur et le jongleur se retrouvent dans la mer et l'amuseur dit au noble orgueilleux: « Et bien messire aujourd'hui nous allons boire dans le même verre ». Je note ici un exemple des efforts des hommes du Moyen Age pour maîtriser cette peur du péril de la mer. Quelle forme de maîtrise d'une peur est supérieure à celle du rire? Plaisanter c'est se mettre à l'abri de la peur.

Mais pour Saint Louis ces marins inquiétants et parfois démoniaques sont aussi des témoins de l'organisation sociale de son temps. Jacques de Vitry les considérait comme un de ces états socio-professionnels qui forment la société. Dans ce monde des métiers qui s'organisent dans la France de Saint Louis, (le prévôt, Etienne Boileau, que Saint Louis nomma à Paris, fit rédiger un célèbre *Livre des métiers* pour surveiller les corporations de la capitale), les marins ont leur place. Ce sont des professionels des bateaux et de la mer. Joinville montre comment, dans la tempête, et lors de l'échouage à Chypre de son navire, Saint Louis fait aussitôt venir les maîtres-mariniers à

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

bord de sa nef et les interroge. Il leur demande quelle est la gravité de l'avarie, ce qu'il faut faire et il obéit aux conseils que ceux-ci lui donnent.

Pour Saint Louis enfin la mer est aussi et surtout un espace religieux et symbolique. Saint Louis est un chrétien profondément croyant et tout imprégné de la Bible. Or l'image de la mer, très présente dans la Bible, est une image terrible, venue de l'abime chaotique des origines. Dans la *Genèse*, quand Dieu créait le monde, la mer apparait comme le monde du chaos, le lieu où habitent et agissent les puissances démoniaques, les monstres et les morts, qui vont se déchaîner contre Dieu et contre les hommes. La terre se civilise, la mer reste sauvage. Dans cette autre version de la *Genèse*, que l'on trouve dans le livre de Job, il y a à nouveau une évocation des monstres qui vivent dans la mer et qui parfois en sortent pour le plus grand effroi des hommes. C'est en particulier le cas du Leviathan. Daniel, à qui s'opposent des bêtes monstrueuses, voit surtout des bêtes maritimes. Et ces monstres marins reparaissent au premier plan dans l'Apocalypse: « Alors je vis surgir de la mer une bête à sept têtes, sur ses cornes des diadèmes et sur ses têtes des titres blasphématoires ». Une image aussi dangereuse de la mer apparait dans le Nouveau Testament. Le lac de Tibériade y est assimilé à la mer. C'est un lac à tempêtes représentant physiquement et symboliquement la mer. C'est l'épisode bien connu de la tempête qui se lève et menace la barque de Pierre et de ses compagnons marins où le Christ dort. Pierre et ses compagnons ont peur et s'écrient « Au secours, Seigneur, nous périssons » et Jésus appaise la tempête comme Yahvé l'avait appaisée dans l'Ancien Testament.

La peur de la mer, l'omniprésence de la tempête, du naufrage, Saint Louis les retrouve dans les Vies des Saints qu'on lui raconte ou qu'il lit et, en particulier, dans un livre presque contemporain composé par un Génois. C'est la célèbre recueil de la *Legende Dorée*, compilée par Jacopo da Varazze. Madeleine, Saint Maurice, Saint Clément et bien d'autres, sont des saints qui sauvent du naufrage.

Ce monde de la peur, de cette peur particulière de la mer, comme l'a si bien montré Jean Delumeau, persiste encore longtemps et ne cesse de se renouveler aujourd'hui, malgré les grands progrès technologiques et scientifiques. Un monde de la peur mais, au Moyen Age, plus encore un monde fluctuant où le symbole de l'Eglise est le « topos » iconographique de la nef de Saint Pierre. Les puissants aussi, s'ils ne sont entraînés par la roue de Fortune, sont ballottés par la mer. La nef réelle de Saint Louis est une autre forme du même symbole, en proie aux caprices des flots, à l'aventure de mer.

Mais c'est aussi un monde où Jésus maîtrise les flots déchaînés et marche

BIBLIOTECA - GENOVA -
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

même sur les eaux tandis que Saint Pierre par manque de foi risque de se noyer. Une mer dont il ne faut pas finalement avoir peur, car à la fin du monde Dieu en priorité la détruira pour amener la tranquillité avant le jugement et l'éternité. « Et de mer il n'y en a plus » (*Apocalypse* 21,1). « Et de mort », (car la mer c'est la mort) « il n'y en aura plus » (*Apocalypse*, 21,4). Isaïe déjà avait dit (27,1). « Ce jour-là Yahvé tuera le dragon qui habite la mer ».

Mais la mer c'est aussi l'espace ves la Croisade, espace de pénitence, d'épreuve, mais aussi de désir et d'espoir, espoir qui est aussi celui de trouver au bout de la route liquide des princes musulmans prêts à la conversion, ce constant désir de Saint Louis. Le mirage de la conversion opéra pour l'Egypte comme pour Tunis. Pour l'« homo viator », l'homme sans cesse sur la route, l'homme sans cesse pélerin, que fut Saint Louis, la Méditerranée fut le chemin par excellence, la voie vers l'Orient, vers ce centre du monde qu'est pour lui Jérusalem.

Mais Saint Louis n'ignora pas les images plus positives de la mer léguées aussi par la tradition biblique et chrétienne. La première de ces images, c'est celle d'un monde de merveilles, en particulier les îles, isolats de bonheur, épaves précieuses de l'âge d'or, îles fortunées selon une tradition que le christianisme a reprise à l'Antiquité, qu'il s'agisse des îles des mers du Nord, dans lesquelles Saint Brandan fit sa navigation, qu'il s'agisse des îles de l'Atlantique, auquel on commence à s'intéresser, qu'il s'agisse des îles de la Méditerranée. Il y a, chez Joinville, deux épisodes insulaires merveilleux, dans les voyages maritimes de Saint Louis. Le premier est l'arrêt dans une île, un arrêt prolongé parce que des jeunes gens d'une des nefs sont descendus cueillir des fruits et ne reviennent pas à bord, l'autre, le plus significatif, met en scène Saint Louis, Joinville et quelques seigneurs descendus dans une île où il trouvent des fleurs, des herbes, des arbres, et un très vieil ermitage avec des ossements et où ils ont l'idèe non pas, chrétiens qu'ils sont, de l'âge d'or païen, mais en quelque sorte de l'Eglise primitive, de celle des premiers ermites chrétiens dans la nature, dans la solitude merveilleuse d'une île. La mer est aussi un espace de miracles et Joinville nous raconte celui qui sauva un compagnon de Saint Louis tombé à la mer.

Mais Saint Louis, cet imaginatif, ce pasisonné, je dirai presque ce mystique, était aussi un homme tout à fait positif, un roi qui menait ses affaires terrestres avec beaucoup de fermeté et qui a voulu maîtriser la mer. Il a préparé minutieusement ses deux Croisades, réussissant somme toute sur mer s'il a échoué sur terre. Il maîtrisa aussi la mer du point de vue de l'économie,

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

en ce sens qu'il réussit à toujours financer ses croisades, à toujours satisfaire aux besoins financiers de la navigation et de l'outremer, soit en recourant à des intermédiaires, comme les Templiers, soit en imaginant des sortes d'assignats sur son trésor comme l'a montré un vieil article classique de Sayous.

Enfin maîtrisant la mer dans sa sensibilité, Saint Louis a dû être, comme Joinville, sensible aux plaisirs esthétiques que donnait parfois la contemplation de la mer. Saint Louis était sans doute à coté de Joinville quand celui-ci nous raconte la vue qu'il a au départ de Chypre pour l'Egypte. « Le samedi le Roi fit voile et tous les autres vaisseaux aussi. Ce qui fut chose moult belle à voir car il semblait que toute la mer, tant qu'on pouvait la voir de ses yeux, était couverte des toiles des voiles des vaisseaux au nombre de dix-huit cent tant grands que petits ».

Je voudrais vous laisser sous l'impression de cette belle marine, de ce Turner du XIIIème siècle, mais permettez-moi évoquer pour finir un souvenir personnel récent.

Il y a un mois, (en mai 1992), nous étions, ma femme et moi, en Tunisie et je me rappelais ce que j'avais lu de la fin du corps de Saint Louis.

A sa mort, devant Tunis, à Cartage, un conflit surgit entre son fils et successeur, devenu le jeune Roi Philippe III, qui sera surnomé le Hardi, et le frère de Saint Luois, Charles d'Anjou, Roi de Naples et de Sicile. Charles, qui pressent le prestige qu'il peut retirer de la possession des restes de son frère, qui ont de grandes chances de devenir des reliques, veut que le corps lui soit remis pour qu'il l'inhume dans sa belle église neuve de Monreale, près Palerme. Philippe résiste à son oncle car l'enjeu est grand. Comment dérober ce corps précieux à la nécrople royale (et je dirai même nationale) de Saint Denis que Saint Louis précisement a fait réaménager pour qu'elle soit plus pleinement « le cimetière aux Rois », le cimetière des Rois de France. Finalement un compromis est trouvé: on fait bouillir les corps, on détache les chairs des osséments, ceux-ci étant la partie la plus symbolique, qui, placés dans un cercueil, vont lentement cheminer pendant des mois, après avoir franchi le détroit de Sicilie et le détroit de Messine, adieu des restes de Saint Louis à la mer, par terre vers Saint Denis. Ce seront les reliques productrices de miracles sur le passage (les premiers miracles de Saint Louis à Reggio Emilia et à Parme) et dans le tombeau de Saint Denis.

Charles obtient les entrailles de son frère qu'il place à Monreale.

En 1860 le dernier Roi bourbon de Sicile, chassé par Garibaldi et ses Mille, emporte dans son exil au Tyrol les entrailles de son Saint ancêtre. Avant de mourir il les lègue par téstament au cardinal français Lavigerie, qui

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

vient de fonder à Carthage l'Ordre des Pères Blancs et d'y faire ériger une cathédrale catholique.

Je n'en savais pas plus, n'ayant pu obtenir d'informations sur cette cathédrale désaffectée et fermée depuis près de trente ans. Il y a un mois donc je demandais et j'obtins des Services du Patrimoine Tunisien l'autorisation de visiter la cathédrale désaffectée, construite sur une hauteur qui domine la mer. La collègue tunisien qui nous accompagnait découvrit dans la grande église déserte un petit tombeau avec une inscription de la fin du siècle dernier indiquant qu'il contenait les restes de Saint Louis Roi de France. Cénotaphe, ou tombeau d'entrailles, le petit monument, en tout cas, témoignait de la réalité d'un transfert d'une partie des restes de Saint Louis revenue sur les lieux de sa mort.

Ainsi, de l'autre coté de la Méditerranée, etait venues s'echouer dans ce cadre grandiose et mélancolique ces réliques du Saint Roi, venu mourir au bord de la mer, outremer.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

FRANCESCO PRONTERA

PERÍPLOI: SULLA TRADIZIONE DELLA GEOGRAFIA NAUTICA PRESSO I GRECI

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Abbreviazioni:

GGM: C. Müller, *Geographi Graeci Minores*, Parisiis 1855-61 (rist. Hildesheim 1965).
R.E.: Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il genere letterario del periplo nasce nel mondo greco sul volgere del VI sec. a.C., al tempo in cui nella Grecia d'Asia anche la riflessione storica si avvia ad assumere prospettive nuove. Come resoconto scritto di un'esperienza di viaggio marittimo, esso presenta le conoscenze acquisite direttamente dall'autore su aree periferiche e inesplorate dell'ecumene. I primi resoconti del genere, di cui abbiamo notizia – quelli del marsigliese Eutimene, di Scilace di Carianda, e più tardi (prima metà del V sec. a.C.) dei cartaginesi Imilcone e Annone – riguardano infatti l'Atlantico e l'oceano Indiano. Naturalmente, come ci mostra tutta la storia delle esplorazioni e delle scoperte geografiche, non si è trattto semplicemente di aggiungere al già noto le nuove informazioni sollecitate dalle esigenze politiche o 'coloniali' degli stati antichi; si è trattato anche di verificare, o di confrontare, con la nuova realtà geografica ed etnografica il quadro complessivo delle conoscenze di partenza; certe aspettative, alimentate dalle concezioni ereditate dall'epos, hanno potuto essere talvolta soddisfatte nel 'riconoscimento' di manifestazioni umane o naturali [1].

Contemporaneamente ai primi peripli parziali dell'ecumene, o poco più tardi, nella Grecia d'Asia fa ingresso nella tradizione letteraria la circumnavigazione dell'intero Mediterraneo. La sistemazione della geografia litoranea del « mare interno » in un'ordinata sequenza descrittiva, che dal versante europeo delle colonne d'Eracle torna al punto di partenza chiudendo il cerchio

---

[1] A. Peretti, *I peripli arcaici e Scilace di Carianda*, in *Geografia e geografi nel mondo antico*, a cura di F. Prontera, Roma-Bari 1983, p. 74 e sgg. Sui peripli dell'Africa v. J. Desanges, *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Roma 1978, pp. 3-173 con i testi relativi pp. 386-427. (Una trad. it. del periplo di Annone, di Scilace, di Arriano e dell'*Ora maritima* di Avieno ha offerto recentemente F. Cordano, *Antichi viaggi per mare*, Pordenone 1992, con introd. e note). I dati essenziali sulla genesi, il carattere e l'importanza dei peripli nella storia della geografia antica sono illustrati da F. Gisinger, *Periplus*, in *R.E.* XIX, 1 (1937) coll. 841-850; cfr. inoltre R. Güngerich, *Die Küstenbeschreibung in der griechischen Literatur*, Münster 1950.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sul versante africano, dopo aver registrato le distanze intermedie dei luoghi e le isole prospicienti, ha i suoi presupposti storici nella c.d. colonizzazione fenicia e greca, i cui inizi risalgono all'VIII sec. a.C. Dietro quest'opera di sintesi e di selezione, che è tutt'altro che ovvia, dobbiamo naturalmente immaginare un processo anonimo di assestamento, in cui le informazioni pratiche della geografia nautica hanno per lungo tempo circolato oralmente in funzione degli itinerari abituali dei loro fruitori, prima di essere articolate in un'unica catena. L'idea stessa di un grande mare, interno all'ecumene e distinto dall'oceano – di cui non sarebbe corretto cercare una prefigurazione nei poemi omerici – è da considerarsi piuttosto una faticosa conquista intellettuale prodotta dall'esperienza 'coloniale' greca e fenicia. Se alla fine del VI sec. a.C. Scilace di Carianda, l'ammiraglio di Dario, poteva passare in rassegna il litorale mediterraneo, e se il giro del mare interno ha offerto parimenti ad Ecateo di Mileto l'armatura portante per la sua descrizione dell'ecumene, questo costituisce dunque non solo un inizio ma anche un punto d'arrivo.

Nelle riflessioni che qui presento, limitandomi al Mediterraneo, un primo punto su cui vorrei richiamare l'attenzione, riguarda l'uso che storici, geografi e scienziati greci hanno fatto di un sapere nautico, che solo in parte è passato nella letteratura dei peripli.

Polemizzando contro l'astrattezza e lo schematismo geometrico dei mappamondi circolanti ai suoi tempi, Erodoto fa valere i dati verificabili (o presunti tali) dell'esperienza, là dove sono disponibili; in loro assenza, non esita a dichiarare la propria ignoranza (IV 36 sgg.). La sua rappresentazione dell'Asia continentale è costruita sull'asse di quattro popoli, in qualche modo contigui, che occupano lo spazio compreso fra il « mare meridionale » (golfo Persico e mare Arabico) e il « mare settentrionale » (Ponto Eusino); ma il continente mostra la sua particolare fisionomia sul versante occidentale, dove si protende nel Mediterraneo. Qui la fronte dell'Asia è compresa fra due promontori: a nord il Sigeo, che comanda l'accesso dall'Egeo nell'Ellesponto, a sud il Triopio all'estremità della penisola di Cnido. Si tratta, credo, della più antica testimonianza della letteratura greca sulla valorizzazione di alcuni punti discriminanti della morfologia costiera nella delineazione di un intero continente. Non c'è dubbio che tanto il Sigeo quanto il Triopio, al pari di altri capi e golfi del litorale anatolico, erano da tempo ben individuati nelle rappresentazioni mentali dei naviganti nell'Egeo. La novità sta però nel fatto che Erodoto ha scelto questi punti, e non altri ugualmente disponibili, trasferendo la loro funzione diacritica da un contesto di geografia nautica regionale alla 'carta' dell'ecumene. Allo stesso modo lo storico può affermare che sul

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

versante mediterraneo la Libia « termina al promontorio Solòeis » (C. Spartel, ad ovest di Tangeri), perchè chi lo doppia dopo aver attraversato le Colonne d'Eracle, cambia rotta « verso mezzogiorno »[2]; questo netto cambiamento di rotta nella navigazione lungo la costa africana subito al di là dello stretto di Gibilterra è invece ignorato nel *Periplo* attribuito a Scilace e in quello di Annone, dove ci aspetteremmo che venga registrato.

Nel celebre confronto istituito fra la configurazione della Tauride (Crimea), del Sunio e della penisola salentina rispetto, nell'ordine, alla Scizia, all'Attica e alla Iapigia, Erodoto (IV 99) fa esplicitamente riferimento all'esperienza del periplo. Proprio questo confronto mostra come vi sia solo una parte di verità nell'affermazione, spesso ripetuta, che la delineazione del mare interno sarebbe l'opera dei marinai greci. Essi hanno indubbiamente fornito le informazioni derivanti da navigazioni verso certe mete abituali, lungo certe rotte consolidate da un'esperienza secolare. Prima della fondazione dell'impero romano sono mancate le condizioni storiche che facessero convergere negli interessi politico-militari, commerciali e amministrativi di uno stato l'insieme delle conoscenze sulla geografia marittima del Mediterraneo. E a nessuna figura divina o eroica i Greci hanno mai attribuito l'impresa di una completa circumnavigazione del mare interno. Come nella costruzione della catena ininterrotta del periplo mediterraneo, così anche nelle rappresentazioni geografiche di Erodoto ci troviamo dinanzi a un'opera di sintesi elaborata a tavolino, dove i dati analitici e molteplici della geografia nautica vengono ricomposti in una sistemazione, che può soddisfare ormai solo in parte le esigenze pratiche della navigazione.

Nel mappamondo di Erodoto è già presente il problema che diventerà centrale nelle costruzioni della cartografia ellenistica: collegare la delineazione selettiva del Mediterraneo con la 'carta' etnico-geografica dell'impero persiano[3]. Anche dopo le conquiste di Alessandro Magno e dopo il viaggio del marsigliese Pitea verso le isole britanniche, il mare interno ha sempre costituito il quadro di riferimento cui rapportare e commisurare l'ampliamento o il rinnovamento delle conoscenze geografiche, pur se a prezzo di quelle inferenze congetturali, simmetrie artificiose ed estrapolazioni sui dati empirici,

---

[2] Erodoto II, 32; IV, 43; il C. *Solòeis* di Erodoto non può che essere C. Spartel: J. Desanges cit., p. 30.

[3] J.L. Myres, *An attempt to reconstruct the maps used by Herodotus*, « Geogr. Jour. », VI, dec. 1986, p. 605 e sgg.; Id. *Herodotus Father of History*, Oxford 1953, p. 32 e sgg.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

che caratterizzano la faticosa conquista delle *terrae incognitae* alla rappresentazione dell'ecumene. Già nel *Periplo* di Annone leggiamo che la misteriosa isola di Cerne, scoperta lungo la costa atlantica dell'Africa, si troverebbe proprio alle spalle di Cartagine, poichè la navigazione da Cartagine alle Colonne era stimata di pari lunghezza a quella che dalle Colonne lungo il litorale oceanico, piegando verso oriente, portava fino a Cerne[4]; e Pitea, a quanto pare, ha cercato sul litorale del mar Baltico il luogo che, allineato idealmente con il corso del Tanai, doveva segnare la frontiera fra Europa e Asia lungo il versante settentrionale della terra abitata[5]. Il centro dei mappamondi circolari, che suscitavano l'ironia di Erodoto (IV 36 sgg.), cadeva nell'Egeo, da dove si irradiava ugualmente la rosa dei venti di Aristotele (*Meteor.* II, 6) e di Timostene, un ammiraglio di Tolomeo II di cui avremo ancora occasione di parlare[6].

L'asse longitudinale della carta di Eratostene (fig. 1), il parallelo fondamentale (36° N) noto come il c.d. « diaframma », attraversa il Mediterraneo dalle Colonne d'Eracle al golfo di Isso (Iskenderun), dove si prolunga fino all'oceano orientale lungo l'immensa catena del Tauro (con questo nome era invalso l'uso di designare dopo le conquiste di Alessandro Magno l'intero sistema orografico dell'Asia, che dal Tauro anatolico attraverso l'altopiano iranico si collegava con l'Hindu Kush e l'Himalaya). Nella sezione mediterranea questo parallelo risulta dall'allineamento di una rotta che, partendo dalle Colonne, non si dirige verso il canale di Sicilia lungo la costa settentrionale dell'Africa, ma tocca le Baleari (Ibiza, probabilmente) e il versante meridionale della Sardegna, attraversa lo stretto di Messina, passa per i promontori meridionali del Peloponneso, per Capo Sunio e Rodi, da dove punta sul golfo di Isso[7]. Fra

---

[4] *GGM*, I, p. 7 e sg. (§ 8); è probabile che, collocando Cerne sullo stesso meridiano di Cartagine, Eratostene valorizzasse questa inferenza: H. Berger, *Geschichte der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen*, Leipzig 1932, p. 399 e sgg. e fig. 9; G. Aujac, *La geografia nel mondo antico*, tr. it. Napoli 1984, p. 71 e sgg. e fig. 14; cfr. però J. Desanges cit., p. 49 e sg. 76 e sg.

[5] Strabone II, 4, 1 (ed. G. Aujac, Paris 1969 p. 70 n. 8 = Pitea fr. 7a Mette); R. Dion, *L'esplorazione di Pitea nei mari del nord*, in *Geografia e geografi* cit., p. 203 e sgg. C.F.C. Hawkes, *Pytheas: Europe and the Greek Explorers*, Oxford 1975.

[6] Agatemero I 2; II 7 (= *GGM* II, pp. 471 e 473); v. ora l'edizione con trad. e comm. di A. Diller, *Agathemerus, Sketch of Geography*, in « Greek Roman & Byz. Studies », XVI (1975), pp. 59-76; J.B.Harley-D. Woodward (a cura di), *The History of Cartography*, vol. I, Chicago & London 1987, pp. 371-463.

[7] H. Berger, *Die geographischen Fragmente des Eratosthenes*, Leipzig 1880 (rist. Amsterdam 1964) p. 170 e sgg.; G. Aujac cit., p. 74 e sg.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

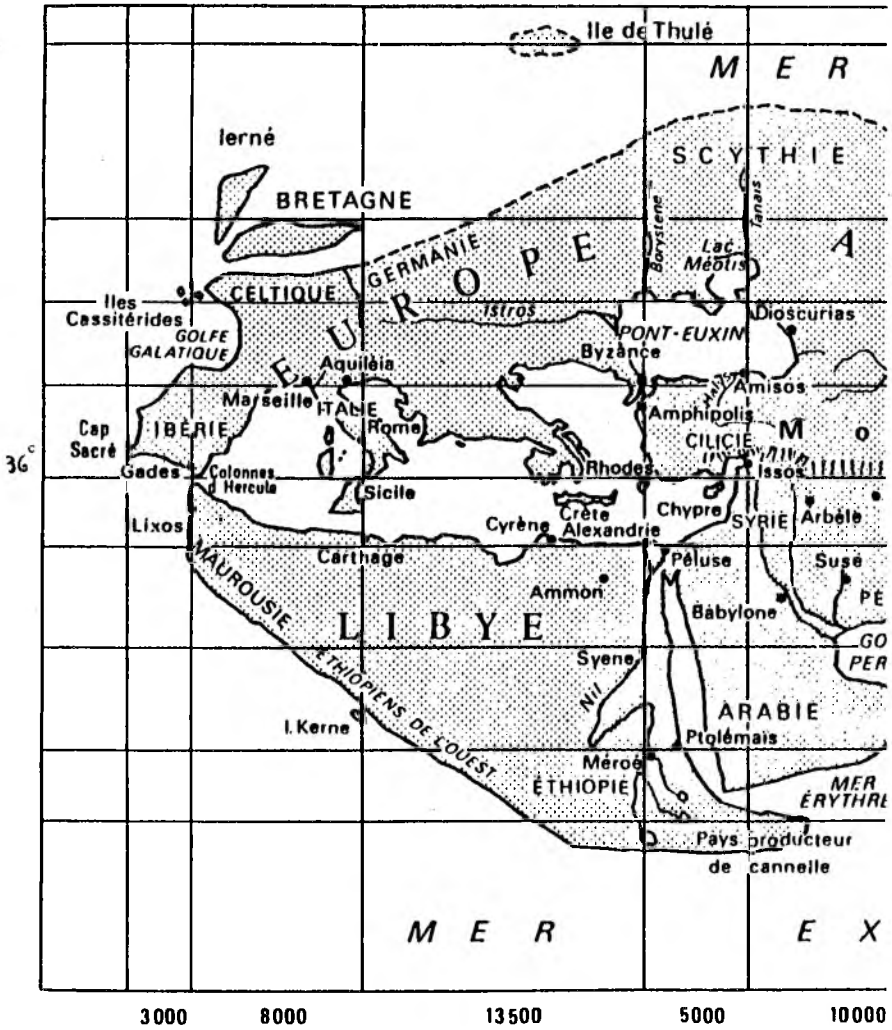


Fig. 1 La metà occidentale dell'ecumene nella carta di Eratostene (da G. Aujac, *La geografia nel mondo antico*, tr. it. Napoli 1984, p. 72).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

gli itinerari marittimi che collegano le estremità più lontane del Mediterraneo sono stati scelti quelli la cui somma corrispondeva al tempo minimo di percorrenza; sulla nostra carta ne risulta una rotta a zig-zag, ma era la rotta che sembrava avvicinarsi maggiormente al parallelo fondamentale, lungo il quale si poteva stimare la lunghezza dell'ecumene. Due meridiani incrociano il diaframma nel Mediterraneo: su quello di Rodi sono collocate Bisanzio e Alessandria; più a occidente Eratostene, che ha vissuto al tempo della I guerra punica, allineava Cartagine e Roma sullo stesso meridiano[8], passante probabilmente per Capo Lilibeo.

I collegamenti per l'alto mare, favoriti dalla posizione intermedia delle isole, hanno avuto evidentemente un ruolo importante nella localizzazione reciproca dei paesi litoranei e insulari del mare interno. Il *Periplo* di Ps. Scilace, che segue costantemente la linea di costa, non manca di segnalare la traversata dalla Sardegna alla Sicilia e a Cartagine (§ 7 Müller), da quest'ultima a Capo Lilibeo passando per Pantelleria (§ 111 M.), dalla Laconia alla Cirenaica passando per Creta (§ 47). In una sezione collocata in appendice alla descrizione litoranea (*GGM*, I, pp. 95-96) vengono inoltre elencate le tappe dei due principali 'diaframmi' (i *peleggi* dei portolani medievali) fra Grecia ed Asia; meglio di un'occhiata alla nostra carta, è proprio la catena di questi itinerari marittimi che può aiutarci a capire la selezione operata da Eratostene riguardo al segmento del parallelo fondamentale, che collega Capo Sunio a Rodi. Si tratta di collegamenti che risalgono alla metà del II millennio a.C. e che, dopo la parentesi del medioevo ellenico, si sono costantemente mantenuti dall'età arcaica all'età ellenistica e romana. Già il poeta dell'*Odissea* (XIV, 246 sgg.) presenta la traversata da Creta all'Egitto come un fatto tutt'altro che eccezionale, e ad analoghe considerazioni induce il racconto erodoteo (IV 151) sulla fondazione di Cirene da parte di Thera (Santorino) attorno al 630 a.C. La percorrenza di certe rotte per l'alto mare, che è ovviamente più antica della loro prima registrazione letteraria, ha dunque potuto fornire, insieme alla sequenza delle tappe costiere e grazie alla funzione di raccordo delle isole, una carta mentale di quei settori del Mediterraneo centrale e orientale, dove le condizioni storiche e geografiche hanno maggiormente favorito lo sviluppo delle comunicazioni marittime.

Grazie agli studi di P. Janni[9] siamo oggi in grado di capire meglio le

---

[8] H. Berger, *Eratosthenes*... cit., p. 207.

[9] P. Janni, *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Roma 1984, spec. la parte II, pp. 79-158.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

componenti empiriche e psicologiche della geografia descrittiva e della cartografia antica. Le deformazioni e le distorsioni, che riscontriamo nelle loro rappresentazioni, sono da ricondurre in sostanza ai procedimenti mentali che sintetizzano e schematizzano la percezione analitica e discontinua dello spazio in rapporto agli itinerari terrestri e marittimi da cui esso è percorso. Le decisive acquisizioni della geografia astronomica in età ellenistica hanno certo consentito ad Eratostene di tracciare una rete di coordinate, cui ancorare la delineazione dell'ecumene, precisandone la collocazione e l'estensione sul globo terrestre. Tuttavia, oltre ai pochi rilevamenti di latitudine realmente effettuati, sia Eratostene sia coloro che si sono più tardi impegnati a perfezionare o a rettificare la sua costruzione, hanno dovuto largamente ricorrere ai dati molteplici e discordanti della geografia empirica, per tentare di tradurli – con un'opera ardita di astrazione – in una schematizzazione geometrica in sé coerente. Le medesime operazioni si ritrovano nella geografia pre- e post-eratostenica, e questo vale anche per la rappresentazione del Mediterraneo.

Fra i molti esempi che potrebbero illustrare questa affermazione, basterà qui richiamarne solo alcuni più significativi. La posizione della Sicilia, al punto di incrocio delle rotte che la collegano da una parte al golfo di Cartagine, dall'altra al Peloponneso e a Creta, è all'origine dell'orientamento distorto della sua figura triangolare. Nella 'carta' di Strabone (età augustea) – e probabilmente già in quella di Eratostene (III sec. a.C.) – il lato compreso fra C. Peloro e C. Lilibeo appare sensibilmente inclinato verso la costa africana fino ad assumere quasi un andamento nord-sud, mentre il lato compreso fra C. Peloro e C. Pachino viene quasi a coincidere con il segmento del « diaframma » passante per lo stretto di Messina[10]. Paragonando schematicamente l'Italia a un triangolo, avente per base le Alpi, lo storico Polibio (II sec. a.C.) ne individua il vertice meridionale a C. Cocinto (punta Stilo)[11]. Più tardi (I sec. d.C.) Plinio il Vecchio (*N.H.* III, 95), illustrando efficacemente la sinuosità della costa ionica calabrese compresa fra Leucopetra (C. dell'Armi) e C. Lacinio (C. Colonna a sud di Crotone), afferma che questa è la *frons Italiae,* vale a dire il versante della penisola che maggiormente si protende nel mare. Qui, come in altri casi analoghi, per individuare l'estremità meridionale dell'Italia, che a sua volta costituiva una delle punte dell'Europa (Strabone

---

[10] P. Janni cit., p. 115 e sgg.; F. Prontera, *Lo stretto di Messina nella tradizione geografica antica*, in *Atti del XXVI convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto 1987, pp. 107-131.

[11] Polibio, *Storie*, II, 14: cfr. la critica di Strabone V, 1, 2-3.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

II, 4, 8), si trattava di utilizzare le indicazioni della navigazione costiera sui cambiamenti di rotta, quelli stessi su cui il *Periplo* di Ps. Scilace è così avaro di informazioni; si capisce quindi la difficoltà di selezionare e valorizzare gli orientamenti relativi della geografia nautica per fissare la rappresentazione complessiva della penisola in rapporto alle regioni adiacenti. Nella nozione pliniana di *frons Italiae* è probabile, inoltre, che abbia avuto il suo peso anche l'esperienza consolidata delle traversate dirette dalla Grecia, che potevano atterrare proprio in questo arco di costa[12]. La soluzione che troviamo in Strabone (VI, 1, 7) - a Leucopetra « termina l'Appennino » - se appare più comprensibile sulla nostra carta, sollecita un altro ordine di considerazioni sulla tendenza a collegare certi punti discriminanti della morfologia costiera, registrati dall'esperienza nautica, con la rappresentazione orografica di una regione. Abbiamo già visto che per Erodoto lo spigolo sud-occidentale dell'Asia Minore è costituito dalla penisola di Cnido, e che nella carta di Eratostene il segmento mediterraneo del diaframma si collega con la catena del Tauro nel golfo di Isso; nella 'carta' sottesa alla descrizione di P. Mela (I sec. d.C.) il Tauro si prolunga invece sulla costa anatolica nel promontorio Chelidonio in Licia (l'od. C. Chelidonia)[13].

Tracce significative della tradizione dei peripli sono del resto ben visibili nell'opuscolo geografico di Mela, anche se vi è abolita ogni indicazione sulle distanze litoranee, sulle traversate da capo a capo o da un'isola al continente. I limiti assegnati al *mare nostrum* rispetto all'Atlantico coincidono con due punti cospicui della navigazione: sul versante africano il promontorio *Ampelusia* (I, 25), il *Solòeis* di Erodoto (C. Spartel), e sulla costa spagnola prospiciente il « promontorio di Giunone » (II, 96: C. Trafalgar); le medesime delimita-

---

[12] F. Prontera, *Considerazioni sulle rotte fra Tirreno ed Egeo (età arcaica e classica) nella tradizione antica*, in *Magna Grecia*, vol. III, a cura di G. Pugliese Carratelli, Milano 1988, p. 337 e sgg. Sulla delineazione della penisola calabrese nella geografia antica cfr. le osservazioni di G. Givigliano, *Reminiscenze classiche in carte storiche calabresi*, in *Cartografia storica di Calabria e Basilicata*, a cura di I. Principe, Vibo Valentia 1989, p. 307 e sgg.; Id., *Ricognizione di topologia storica fra Reggio e Leucopetra*, in *Calabria Bizantina* (VIII e IX Incontro di Studi Bizantini), Soveria Mannelli 1991, p. 399 e sgg.

[13] P. Mela, *Chorographia*, I, 80-81; II, 102 (nella recente ed. di A. Silberman, Paris 1988): cfr. Strab. XIV, 3, 8. Nell'articolazione etnico-geografica delle regioni cisdanubiane, e quindi nella loro rappresentazione e descrizione, Strabone assegna una funzione discriminante ai monti Cerauni, vale a dire al *promontorio* Ceraunio (l'od. C. Linguetta, che chiude la baia di Valona in Albania): Strab. VII 6, 1; cfr. IX 1, 1-2 = Eudosso fr. 350 Lasserre.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zioni sono adottate ancora oggi dal *Portolano del Mediterraneo* (Vol. 2 B, Genova 1987, pp. 4 e 30). Va anche osservato che il procedimento eratostenico, di tradurre in figure geometriche i dati degli itinerari terrestri, trova ugualmente applicazione negli itinerari marittimi, come mostra la critica rivolta da Polibio a Dicearco, e da Strabone a entrambi, a proposito della misura del « diaframma » fra lo stretto di Messina e le Colonne d'Eracle (Strabone II, 4, 2-3).

Talvolta la tradizione nautica conserva palesemente la sua impronta, anche dopo essere stata accolta e valorizzata dalla geografia 'scientifica', come si evince per esempio da due dettagli. Strabone afferma curiosamente che la traversata da Rodi ad Alessandria è di ca. 4.000 stadi « col vento di Borea », e vi è ragione di credere che l'allineamento di queste due località preesistesse alla loro collocazione sullo stesso meridiano nella carta di Eratostene[14]. In altre parole lo scienziato alessandrino ha calcolato lo scarto di latitudine fra due luoghi, che già grazie all'esperienza delle traversate per l'alto mare, da Rodi ad Alessandria, venivano rappresentati l'uno di fronte all'altro (nello stesso modo egli ha proceduto nel caso diverso di Cerne, allineata sul meridiano di Cartagine) (Fig. 1). È significativo che Tolomeo nel prologo alla sua « Guida alla costruzione della carta » (I, 4) metta esplicitamente in guardia dal porre sullo stesso meridiano le località che l'esperienza nautica tende a rappresentare come dirimpettaie sugli opposti litorali del Mediterraneo.

Ancora in Strabone (II, 5, 14) leggiamo che il punto più occidentale dell'ecumene è segnato dal « promontorio sacro » (la punta dell'Algarve in Portogallo), che andrebbe collocato con qualche approssimazione sul parallelo fondamentale di Rodi (36° N) come dimostra l'osservazione di tre fenomeni: l'ombra dei quadranti solari, la durata dei giorni solstiziali e « i venti portanti » (e quindi la loro direzione) lungo i due lati che convergono sul promontorio. Quest'ultimo dato non ha però nulla a che fare con la determinazione astronomica della latitudine di C.S. Vincenzo, mentre mi sembra chiaro che l'informazione sul cambiamento di rotta, imposto da questo promontorio alla navigazione costiera, è stata trasferita e valorizzata – forse ad opera di Pitea per la prima volta – da un contesto regionale nella rappresentazione dell'ecumene, come mostra la carta di Eratostene (Fig. 1)[15]. È lo stesso procedimen-

---

[14] Strabone II, 5, 24 (p. 107 Aujac) = fr. II B 28 Berger.

[15] V. *La Magna Grecia e il lontano Occidente* (Atti del XXIX convegno di studi sulla Magna Grecia), Taranto 1990, pp. 56-61.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

to seguito da Erodoto quando segna a C. Spartel il punto più occidentale del versante settentrionale dell'Africa, o quando individua le due punte della « prima penisola » (l'Anatolia) dell'Asia.

Per nessun'altra area dell'ecumene antica come per il mare interno la tradizione geografica ha accumulato e ordinato nel corso dei secoli una quantità così elevata di informazioni, tratte dall'esperienza della navigazione lungo costa e per l'alto mare[16]. È evidente che sulla base di tali informazioni la cartografia ellenistico-romana ha potuto costruire una delineazione a suo modo coerente del Mediterraneo, ma nulla ci autorizza - almeno finora - a ritenere che abbia prodotto qualcosa di simile ad una carta nautica. Eratostene ha certo messo a frutto le conoscenze di Timostene di Rodi e il resoconto del viaggio di Pitea, ma è lecito dubitare che il mappamondo dello scienziato alessandrino potesse essere di qualche utilità pratica a bordo delle navi ellenistiche[17]. La cartografia antica del Mediterraneo ha dovuto attingere largamente ai dati forniti dalla tradizione nautica, ma la rappresentazione del mare interno - per quanto ne sappiamo - appare inscindibile da quella della terra abitata, e un mappamondo riveste un carattere sostanzialmente speculativo o scientifico. Va inoltre ricordato che il termine *períplous* - diversamente dalle *ghês períodoi*[18] - non ha mai assunto nella letteratura greca un significato cartografico.

Veniamo così ad un secondo punto che riguarda la natura stessa e il contenuto dei peripli greci del Mediterraneo. È risaputo che l'itinerario costiero del mare interno e, entro certi limiti, dell'oceano costituisce il principale filo conduttore di tutta la geografia descrittiva greco-romana da Ecateo fino a Plinio il Vecchio. Ora vale la pena osservare che le opere note nella tradizione con il 'titolo' di *períplous,* mentre conservano ben poco delle informazioni effettivamente utili alla navigazione, presentano a loro volta alcuni caratteri propri di una geografia descrittiva. Nel primo periplo del Mediterraneo che

---

[16] Se ne può avere una prima idea osservando le carte tematiche elaborate da E. Kirsten e W. Aly per Strabone (in W. Aly, *Strabonis Geographica,* vol. I, Bonn 1968) e da K.S. Sallmann, anche se in piccola scala, per Plinio il Vecchio (*Die Geographie des Älteren Plinius in ihrem Verhältnis zu Varro,* Berlin-New York 1971, p. 212).

[17] F. Gisinger, *Periplus* cit., col. 850. Se, e in che misura, le prime carte nautiche medievali possano essere messe in relazione con la tradizione della cartografia antica, è un'altra questione nella quale qui non si può entrare: v. ora l'ampia e documentata trattazione di T. Campbell in J.B. Harley-D. Woodward (a cura di), *The History of Cartography* cit., p. 380 e sgg.

[18] O.A.W. Dilke, *Greek and Roman Maps,* London 1985, p. 196.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

si conosca, giuntoci sotto il nome di Scilace, non è difficile riconoscere gli elementi tratti dalla tradizione nautica: le distanze costiere (*paráploi*) stimate in giorni di navigazione e più tardi tradotte in stadi, la sequenza ordinata dei porti (talvolta è segnalata la possibilità di sostarvi durante la stagione invernale), delle foci fluviali che consentono di risalire la corrente fino ai siti dell'interno, la registrazione sommaria della morfologia litoranea - promontori, penisole, golfi - con la puntuale segnalazione delle isole prospicienti, la presenza di ridossi e ancoraggi[19]. Ma questo « periplo » presenta anche un quadro dei popoli e dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo con un'attenzione per i confini regionali e politici, per importanti dettagli etnografici, mitici, storici, per certi culti locali, per la delineazione di alcune individualità regionali e spesso anche per i popoli e i paesi situati nell'interno rispetto alla linea di costa, che sono tipici di una geografia descrittiva dell'ecumene; almeno in parte, tali elementi potevano già figurare nel testo originario di Scilace, prima che vi fossero più tardi apportate dalla tradizione le integrazioni e gli aggiornamenti richiesti dal mutamento delle condizioni storiche[20].

---

[19] La genesi e la redazione del *Periplo del mare interno* attribuito a Scilace sono tuttora oggetto di interpretazioni e tesi contrastanti: v. D. MARCOTTE, *Le périple dit de Scylax: esquisse d'un commentaire épigraphique et archéologique*, in « Boll. dei Classici », 3a serie, fasc. VII (1986) pp. 166-182 e la replica di A. PERETTI, *Dati storici e distanze marine nel Periplo di Scilace*, in « Studi Classici e Orientali », XXXVIII (1988), pp. 13-138.

[20] Le obiezioni di Peretti alla tesi secondo la quale il *Periplo* di Scilace sarebbe interamente l'opera di un anonimo falsario vissuto nella seconda metà del IV sec. a.C., sono stringenti e persuasive; meno convincente sembra però l'idea che il testo di Scilace avesse in origine quel carattere di un « manuale di istruzioni nautiche », che Perêtti è incline a riconoscergli, facendo risalire alle aggiunte e alle rielaborazioni posteriori gli elementi tipici di una geografia descrittiva. Questi, per la verità, si riscontrano già nei 6 frammenti di Scilace sul Mediterraneo e si accordano con i suoi interessi, come mostra anche quel poco che ci è rimasto sul resoconto della navigazione dall'Indo al mar Rosso. È significativo, inoltre, che il lessico bizantino *Suda* attribuisse all'ammiraglio di Dario una *Ghês periodos* (v. A. PERETTI, *I periplì arcaici* cit. (alla n. 1), p. 88 e sgg. e *La tradizione del Periplo di Scilace* in *Filologia e forme letterarie*, Studi offerti a F. Della Corte, I, Urbino 1977, pp. 261-285); nella *Ghês periodos* attribuita a Scilace si può certo riconoscere il *Periplo del mare interno*, vale a dire « il più antico libro greco di geografia » (*ibid.* p. 261; cfr. p. 282 « un manuale di geografia elementare »), mentre mi sembra che si debba escludere un riferimento alla 'carta', che avrebbe guidato la descrizione di Scilace (cfr. anche F.J. GONZALES PONCE in « Habis », 22, 1991, pp. 151-155). Già prima di Strabone, per designare una carta della terra, il lessico greco ha ormai abbandonato l'uso dell'espressione *ghês periodos*, che indica invece un'opera di geografia descrittiva dell'ecumene (v. F. PRONTERA in *Strabone. Contributi allo studio della personalità e dell'opera*, Perugia 1984, p. 247 e sgg.); riesce quindi difficile am-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Da questo punto di vista dovrebbe essere sfumata, o comunque riformulata, la netta distinzione, ancora oggi spesso ripetuta e risalente all'autorevole giudizio di F. Jacoby[21], fra il genere letterario dei « giri della terra » (*Ghês período*i), alla maniera di Ecateo, caratterizzato da interessi etnografici o in un certo senso 'scientifici', e i peripli destinati invece alle esigenze pratiche della navigazione. Se è indubbio che il testo di Scilace mostra ancora i segni di un sapere marittimo arcaico, occorre ugualmente sottolineare quanto ne è andato perduto con il suo ingresso nella tradizione letteraria. Nessuna informazione sulla meteorologia locale, nessun avvertimento su come entrare o uscire da un porto, o sui pericoli di un tratto di mare, nessuna indicazione su come riconoscere un profilo caratteristico della morfologia costiera; non una parola sulle correnti alterne nello stretto di Messina o sulla corrente di scarico dal Ponto Eusino nell'Egeo, salvo il cenno implicito nel nome *anáplous* – « risalita » (della corrente) – con cui veniva chiamata la navigazione nel Bosforo tracio da Bisanzio al mar Nero (§ 67 Müller = *GGM*, I, p. 56).

Queste considerazioni potrebbero essere smentite, o almeno in parte corrette, se avessimo i 10 libri *Sui porti* scritti da Timostene (III sec. a.C.), di cui ci restano solo una quarantina di frammenti. Essi ci consentono comunque di affermare che, nonostante il titolo, non si trattava tanto di un portolano, quanto di un vero e proprio saggio di geografia, in cui l'autore poteva richiamare con naturalezza la testimonianza di dotti predecessori come lo storico Eforo di Cuma o l'astronomo Eudosso di Cnido, di Aristotele e di Dicearco; ed Eratostene, a sua volta, non ha esitato ad utilizzare, lodandola, l'opera di Timostene[22]. Più tardi Strabone (I, 1, 22) non mostra di apprezzare questo genere di letteratura geografica perchè, a suo avviso, non risponde alle esigenze filosofiche e scientifiche che anche un'opera di geografia deve soddisfare. È però significativo che proprio nella prospettiva da cui Strabone guarda agli sviluppi della letteratura geografica da Omero ai suoi tempi, le opere circolanti sotto il titolo di « porti » e di « peripli » vengano accomunate ai « Giri della terra » (*Ghês período*i: VIII, 1, 1).

---

mettere che il lessicografo bizantino recuperasse consapevolmente l'antico e ormai desueto significato cartografico di tale espressione, tanto più che con Tolomeo è ormai il campo semantico di *geographia* ad esprimere l'attività e il prodotto del cartografo.

21 F. Jacoby, *Abhandlungen zur griech. Geschichtschreibung*, hrsg. von H. Bloch, Leiden 1956, pp. 20-22 (ma già in « Klio », 9, 1909): cfr. H. Berger, *Gesch. der Wiss. Erdkunde*... cit., p. 250 e sgg. e F. Gisinger, *Periplus* cit., col. 843.

22 F. Gisinger, *Timosthenes*, in *R.E.* VI A2 (1937), coll. 1310-1322 (v. spec. col. 1313, 37 e sgg.; 1315, 1319, 40 e sgg.).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Per trovare qualcosa che richiami da vicino i portolani medievali, occorre rivolgersi al tardo e anonimo *Stadiasmo o periplo del grande mare*. Come osservava alla metà del sec. scorso C. Müller, in quest'opera diseguale e composita la sezione compresa fra l'Egitto (Alessandria) e la Siria (il fiume Oronte 1-148) e quella su Cipro e Creta (297-335) si distinguono nettamente dal resto[23]. Qui non incontriamo solo l'elenco dei toponimi litoranei con le relative distanze, ma anche le notizie pratiche e le forme espressive delle istruzioni nautiche prodotte da marinai e destinate ai marinai. Alle informazioni sulla reperibilità di acqua potabile (assai frequenti), sulla meteorologia locale, sul profilo riconoscibile di uno scoglio (§ 72) si alternano le avvertenze, comunicate con immediatezza nella forma verbale dell'imperativo (*phylát-tou:* sta attento; § 11: piega a destra; § 18: àncorati lasciando alla tua destra il promontorio etc.: *GGM*, I, p. CXXVI sgg.). Se, come riteneva Müller (p. CXXVIII), queste sezioni risalgono alla seconda metà del III sec. d.C., viene da chiedersi perché solo così tardi un periplo greco del Mediterraneo appare nella tradizione letteraria con la fisionomia di un vero e proprio portolano.

Marciano di Eraclea, un erudito la cui cronologia oscilla fra la metà del III e il V sec. d.C., ci offre un rapido e singolare panorama degli autori di peripli, fra i quali - accanto a Timostene, Pitea, Eutimene, Annone, Scilace ed altri meno noti - egli colloca anche Eratostene; è una chiara testimonianza di come, nel corso della tradizione, anche un'autentica opera di geografia scientifica finisse per essere annoverata fra quei peripli, di cui valorizzava le informazioni[24]. E viceversa, perfino uno scritto come lo *Stadiasmo*, in cui spiccano alcune sezioni destinate palesemente ai bisogni pratici della navigazione mediterranea, poteva essere incluso nella *Cronaca* di Ippolito (inizio del III sec. d.C) alla stregua di un sommario di geografia[25]. Secondo Marciano la produzione letteraria dei peripli raggiunge il suo punto più alto, per accuratezza e precisione, negli scritti di Artemidoro di Efeso, di Strabone e di Menippo di Pergamo: una classificazione che ha evidentemente la

---

[23] *GGM*, I, p. CXXIII e sgg.

[24] Marc., *Ep. Per. Men.* 2: *GGM*, I, p. 565 e sg.

[25] W. Wolska-Conus, *Geographie* in *Reallexicon für Antike und Christ.* (1976), col. 209; contrariamente all'opinione di C. Müller e di O. Cuntz, A. Diller (*The Tradition of the Minor Greek Geographers*, Philol. Mon. publ. by the Am. Philol. Ass., XIV, 1952, p. 149 e sgg.) ritiene che lo *Stadiasmo* non contenga dati posteriori al I sec. a.C.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sua ragion d'essere nello schema descrittivo delle loro opere[26]. Anche se egli riconosce ai primi due autori il merito di « aver messo insieme la geografia e il periplo », il suo giudizio difficilmente avrebbe potuto incontrare il favore di Strabone, che intendeva distanziarsi, almeno programmaticamente, proprio dai peripli. Leggiamo inoltre (§ 3) che dall'opera *Sui porti* in 10 libri Timostene ha ricavato un'epitome in un libro, e che anche Marciano (§ 4) si propone di pubblicare un'epitome degli scritti di Menippo e di Artemidoro, integrandola con notizie attinte ad altre fonti, ma lasciando onestamente ai rispettivi autori la paternità delle loro opere; lo stesso Artemidoro, del resto, aveva pubblicato un'epitome dei suoi 11 libri geografici. La produzione letteraria, che Marciano comprende nel genere dei peripli, ha dunque circolato per tempo anche sotto forma di sommari o prontuari di geografia, non diversi da quelli che ci sono giunti anonimi dalla tarda antichità; e Marciano può a sua volta estrarre dalle opere geografiche meglio riuscite quanto egli ritiene utile a ricomporre un periplo rettificato!

Tutto questo non è ancora una risposta alla questione prima sollevata, ma può contribuire ad orientarne la soluzione. Quando con Scilace ed Ecateo il sapere marittimo dei Greci appare per la prima volta nella tradizione letteraria nello schema di una completa circumnavigazione del Mediterraneo, esso ha perduto buona parte dei suoi contenuti pratici, mentre è servito piuttosto a guidare l'inventario etnico-geografico della terra abitata e la sua rappresentazione. Tale fenomeno trova soprattutto la sua spiegazione, credo, nella posizione sociale e quindi nella formazione culturale degli autori e del loro pubblico. L'attività letteraria di Scilace e di Timostene, due alti funzionari rispettivamente dell'impero persiano e dell'Egitto ellenistico, non si è limitata alle opere di cui abbiamo già parlato; e nessun dubbio può sussistere sul carattere letterario degli scritti di Artemidoro (ca. 100 a.C.) o di Menippo di Pergamo (età di Augusto). Queste considerazioni hanno naturalmente il loro limite nella parzialità e frammentarietà della tradizione; di alcuni autori di peripli, noti a Marciano, conosciamo poco più del nome. L'incremento delle conoscenze

---

[26] R. Güngerich, *Die Küstenbeschreibung*... cit., p. 13 e sg. e n. 29. Nel sommario di geografia di Agatemero (I, 1) leggiamo che Damaste di Sigeo (V sec. a.C.) scrisse un « Periplo », ricavandone in buona parte il materiale dall'opera geografica di Ecateo. Non è da escludere che a Marciano risalga non solo lo scolio premesso al testo di Scilace, nell'unico codice che ce lo ha trasmesso insieme agli scritti di Marciano (A. Peretti, *La tradizione del Periplo di Scilace* cit., p. 264 e sgg.) ma anche il titolo stesso di *Periplo*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sulla geografia marittima del Mediterraneo, da Timostene ad Artemidoro, deve essere stato comunque notevole, come si può desumere dall'opera di Strabone, in cui è confluita la tradizione ellenistica.

L'abbondanza di informazioni, risalenti evidentemente all'esperienza nautica nel Mediterraneo, presenti nell'opera monumentale (in 17 libri) di Strabone - ma assenti nel *Periplo* attribuito a Scilace - non può spiegarsi solo come l'accumulo progressivo e anonimo di materiali extra-letterari, verso i quali proprio Strabone (II, 5, 11-12) non esita a manifestare la sua diffidenza. Si tratta evidentementi di dati che il geografo trovava già nella tradizione ellenistica e che possono risalire a Timostene. Le particolari condizioni storiche e culturali del primo ellenismo, con l'impulso assicurato dai re alle scienze e alle loro applicazioni pratiche[27], con la divulgazione del sapere tecnico fra un largo pubblico - come mostra fra l'altro la caratteristica produzione di manuali e trattati - hanno potuto favorire una maggiore attenzione anche per le informazioni di origine nautica. I 10 libri *Sui porti* di Timostene non possono certo essere considerati alla stregua di un portolano del Mediterraneo, ma grazie alla personalità dell'autore, che alla competenza professionale dell'ammiraglio unisce una versatile formazione letteraria, anche dettagli desunti direttamente o indirettamente dalla pratica della navigazione potevano essere più largamente valorizzati in un'opera di geografia. La medesima duplice esperienza si ritrova già in Scilace, ma è soprattutto nella prima età ellenistica che si creano le condizioni storico-culturali perchè certe conoscenze di carattere pratico, come quelle che appartengono all'arte nautica, trovino buona accoglienza nella letteratura geografica, andando incontro agli interessi di un pubblico più largo dei soli addetti ai lavori.

La frammentarietà dell'opera di Timostene non consente di spingersi oltre la formulazione di un'ipotesi di lavoro, ma il fatto stesso che Strabone non mostri particolare apprezzamento per la letteratura dei « Porti » e dei « Peripli » è una spia significativa del peso che essa ha assunto nella geografia ellenistica. Alla prova dei fatti non sembra del tutto persuasiva l'idea che il « periplo del mare interno » da una fase 'originaria', nettamente improntata alle finalità pratiche della navigazione, avrebbe più tardi subito una progressiva evoluzione verso una geografia erudita da tavolino. Per loro stessa natura le conoscenze effettivamente destinate ad un'applicazione tecnico-pratica non

---

[27] Si veda in proposito il saggio importante di E. Gabba, *Scienza e potere nel mondo ellenistico*, in *La scienza ellenistica*, a cura di G. Giannoni e M. Vegetti, Napoli 1983, pp. 13-37.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

hanno necessariamente bisogno del veicolo letterario per essere trasmesse; perchè questo accada, bisogna che vi sia una civiltà abbastanza permeata dalla fruizione della scrittura e dalla circolazione dei 'libri', un presupposto che è più facilmente riconoscibile nelle condizioni storiche dell'ellenismo che in quelle del tardo arcaismo.

Della vitalità e della ricchezza del sapere marittimo pre-letterario, accumulato per generazioni dai Greci, il primo periplo del mediterraneo, attribuito a Scilace, ha filtrato una sommaria descrizione costiera, ma ha lasciato fuori tutto un complesso di informazioni, non meno importanti sul piano pratico, che sono state accolte ed utilizzate in un ben diverso genere di letteratura. Se i dati sull'idrografia marittima vengono registrati per diventare oggetto di studio sulle orme di Aristotele[28], valgono anche in questo caso le considerazioni fatte all'inizio sulle basi empiriche della cartografia del Mediterraneo. Nella *Meteorologia* di Aristotele, nel trattato *Sui venti* di Teofrasto e dello Ps. Aristotele, certe notizie desunte dall'esperienza marittima trovano sistemazione in un elaborato quadro eziologico, ma spesso tradiscono la loro origine[29]; né può destare meraviglia che anche per Timostene la rosa dei venti conservi la medesima funzione di 'orientare' la rappresentazione della terra abitata (Fig. 2) che le assegna Aristotele, mentre non si vede quale applicazione pratica potesse trovare nella navigazione ellenistica. La prima descrizione, assai precisa, del regime delle correnti alterne nello stretto di Messina appare nella *Geografia* di Eratostene, e in un contesto in cui l'autore si propone di dare una spiegazione unitaria per i movimenti del mare caratterizzati dalla stessa regolarità (le maree)[30]; già Tucidide (IV 24, 5) vi aveva fatto un cenno, sollecitato però dal ricordo dell'avventura di Ulisse fra Scilla e Cariddi. Nel contesto narrativo di operazioni militari Erodoto (IV 85; VII 37) e soprattutto Polibio (IV 39-44), ancora due storici, descrivono con abbondanza di particolari il fenomeno della corrente che dal mar Nero si riversa nell'Egeo attraverso il Bosforo tracio e l'Ellesponto. Per i marinai che naviga-

---

[28] G. Aujac, *La geografia nel mondo antico* cit., p. 81 e sgg.

[29] Fondamentali i contributi di R. Böker, *Winde* in *R.E.*, VIII A 2 (1958), sezioni B (coll. 2215-2265), D-E (coll. 2288-2381). Fra le testimonianze utilizzate da L. Casson nel capitolo sulle condizioni meteorologiche della navigazione antica (*Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton N.J. 1986 [2], pp. 270-299) è quasi del tutto assente la letteratura dei peripli.

[30] *Atti del XXVI convegno di studi sulla Magna Grecia* cit. (v. sopra n. 10), pp. 107-131.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

vano in quei paraggi sulle loro navi da carico a vela si trattava indubbiamente di informazioni preziose, ma, come abbiamo già visto, il primo *Periplo* del Mediterraneo non ha nulla da dire al riguardo.

Per finire, un'ultima annotazione sul nostro tema è sollecitata dalla interpretazione dell'epos, e in particolare dei viaggi di Ulisse, nella riflessione antica. Il confronto con il mondo illustrato da Omero non ha coinvolto solo i suoi valori etico-politici e religiosi, ma lo stesso quadro geografico in cui quei modelli trovavano espressione. Se i Greci hanno potuto acquisire per tempo una prospettiva storica, ciò si deve anche alla possibilità di percepire, attraverso Omero, la distanza che li separava dal loro passato eroico. Naturalmente l'arcaicità del mondo epico veniva avvertita nella misura in cui si faceva strada la consapevolezza dei progressi civili, materiali e tecnici dell'età presente rispetto all'antica. Nel breve ma denso sommario tracciato da Tucidide sulla storia della marineria greca (I 13-14), l'accento è posto – comprensibilmente – sull'importanza di una flotta nello sviluppo politico-militare di uno stato; di qui l'interesse dello storico per il nome del carpentiere di Corinto cui la tradizione attribuiva la prima costruzione di triremi in Grecia. Più tardi Eratostene tocca lo stesso tema, ma da un'angolatura diversa, spostando l'attenzione sull'evoluzione dell'arte nautica: ai tempi di Omero non si osava navigare in mare aperto, ma solo lungo la costa (Str. I, 3, 2). Si tratta di un'osservazione che rientra in una più ampia e argomentata riflessione sull'angustia delle conoscenze geografiche di Omero[31]. La questione sarà poi aspramente dibattuta fra quanti, come gli stoici, erano pronti a vedere nel Poeta il precursore delle acquisizioni geografiche moderne, fino a prendere per buona la trasposizione oceanica delle peripezie di Ulisse, e coloro che cercavano invece di distinguere nei suoi versi la realtà dal mito[32].

Il tempo non consente di soffermarsi su questo interessante dibattito a più voci, che ha coinvolto naturalmente anche l'esperienza marittima di Omero (venti, correnti, segni premonitori del tempo, orientamento nautico) e sul quale siamo informati grazie alla *Geografia* di Strabone (soprattutto nei primi due libri), il quale a sua volta non esita ad entrare nella polemica a distanza, per prendere posizione. Poichè ad Eratostene dobbiamo, fra l'altro, il primo saggio di una cronologia scientifica che l'antichità abbia prodotto, si capisce che l'accento posto sull'arcaicità della nautica omerica deriva dal suo proposi-

---

[31] H. Berger, *Eratosthenes* cit., p. 19 e sgg., 40 e sgg.

[32] G. Aujac, *Strabon et la science de son temps*, Paris 1966, spec. pp. 19-36.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

to di collocare la questione della geografia epica in una corretta prospettiva storica. Ma viene anche da chiedersi se, dietro la consapevolezza con cui Eratostene guarda ai progressi di una navigazione moderna meglio attrezzata ad affrontare le traversate in mare aperto – quelle traversate sottese alla sua carta del Mediterraneo – non vi sia anche l'esperienza autorevole di Timostene, uno di quei navigatori e letterati che con i loro scritti geografici hanno ad un tempo impoverito ed arricchito la tradizione dei peripli greci.

Fig. 2 La rosa dei venti di Timostene (da K. Miller, *Mappae Mundi*, VI: *Die ältesten Weltkarten*, Stuttgart 1898, p. 49, fig. 16).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

PIETRO JANNI

DALLA VITA QUOTIDIANA DEI MARINAI GRECI E ROMANI

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Quando si vuole parlare della vita quotidiana di uomini appartenenti a un'epoca lontana come l'antichità classica, è necessario almeno qualche cenno al carattere e alla quantità delle fonti di cui disponiamo. Ciò potrebbe essere particolarmente interessante, nel nostro caso, perché ci insegnerebbe qualcosa sul carattere stesso delle letterature greca e latina, oltre che sulla marineria antica. Dato però che questo richiederebbe, a dir poco, un'altra relazione più lunga di quella che mi accingo a tenere, dobbiamo contentarci di ricordare che le nostre fonti sono in genere intrinsecamente poco redditizie dal nostro punto di vista, sono disposte nel tempo in maniera abbastanza capricciosa e ci lasciano al buio anche su aspetti importanti. In una parola, hanno un carattere frammentario e casuale, tale da costringerci a raccogliere in molti luoghi, con molta pazienza, le tessere di mosaico con cui comporre il nostro quadro, ben sapendo che resterà lacunoso.

Accade che qualche volta siano proprio le zone marginali delle letterature greca e latina a darci i pochi racconti di vita marinara che ci siano arrivati dall'Antichità, voglio dire racconti di navigazione visti « dal di dentro », cogli occhi del semplice partecipante.

Quello che è forse il più ricco e il più prezioso di tutti, il racconto del viaggio di San Paolo prigioniero dalla Palestina a Roma, è contenuto in un'opera certo al di fuori dei grandi generi, gli *Atti degli Apostoli*[1] scritti dall'evangelista Luca, un orientale ellenizzato.

Una discreta messe di notizie ci danno i romanzi, altre opere al di fuori della cultura letteraria ufficiale e da essa ignorati (è noto che non c'è un termine per designare il « romanzo », né in greco né in latino)[2].

---

[1] Cap. 27,1 - 28,16.

[2] Qualche episodio nautico sembra che fosse indispensabile per tutti e cinque i romanzi greci conservati (Eliodoro, Achille Tazio, Longo, Caritone, Senofonte Efesio), perfino per Longo che pure ha rinunciato al facile motivo dei viaggi avventurosi. Sul latino Petronio ci diffonderemo più avanti.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

A rappresentare la letteratura illustre, ci sono gli oratori attici del IV secolo, che più d'una volta hanno trattato cause civili in cui capitava di rievocare episodi di vita nautica. Qui lodiamo per una volta la famosa litigiosità ateniese, che ci serve per avere qualche lume su ciò che accadeva a bordo delle navi mercantili e negli uffici degli armatori! [3]

C'è infine l'epistolografia, che nel suo tono più familiare scende talvolta a particolari che in altri casi sarebbero parsi al di sotto della dignità di uno scrittore antico [4].

Se parliamo di vita quotidiana dei marinai, di vita a bordo nell'età antica, occorre introdurre subito una fondamentale distinzione, che vale certo per tutti i tempi, ma che per l'Antichità è ancora più radicale che nell'età moderna. (Quest'opposizione così forte vale anche per gran parte del Medioevo, ma questo non è il nostro tema.) È la distinzione fra la nave da guerra, che per tutta l'Antichità fu sostanzialmente una nave a remi, e la nave mercantile, che altrettanto sostanzialmente fu sempre una nave a vela, a parte la marineria d'acqua dolce, soprattutto i trasporti fluviali. « Sostanzialmente » significa che nei rispettivi casi tutto era concepito in vista di un determinato mezzo di propulsione, mentre l'altro aveva una funzione accessoria e ausiliaria. Remi o vela, non significava soltanto due diversi tipi di propulsione, ma due maniere profondamente diverse di costruire gli scafi e di attrezzarli, con tutte le conseguenze che ne derivano per l'impiego delle imbarcazioni e per ogni aspetto della vita di chi su di esse navigava.

La nave da guerra antica a remi non è soltanto profondamente diversa dalla contemporanea nave mercantile; è diversa da tutto ciò cui noi siamo abituati a pensare quando parliamo di « nave ». La classica triere che combatté le guerre persiane e la guerra del Peloponneso, la protagonista di Salamina e dell'assedio di Siracusa, ha poco a che fare con la nave come la intendiamo noi: è piuttosto un gigantesco « otto con », fatto non per disputare regate ma per mandare a fondo altri « otto con ». Oppure, se preferiamo, somigliava più a una snella e agilissima foca che a un animale pienamente marino. Più tardi, le cose cambiarono alquanto, con l'evolversi della tattica di combattimento, che non puntò più così esclusivamente sullo sperone ma piuttosto sull'abbordaggio e sull'artiglieria o in genere sul lancio di proiettili; certi caratteri rima-

---

[3] Basterà ricordare, di DEMOSTENE, le orazioni *Contro Zenotemi, Contro Lacrito, Contro Policle.*

[4] Esempio: la quarta *Epistola* di SINESIO.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sero però invariati fino al termine del mondo antico (e oltre; ma questo non tocca a me trattare).

Primo fra questi caratteri, dal punto di vista che abbiamo scelto, è la quasi assoluta *inabitabilità* della nave da guerra antica, almeno nell'epoca che vogliamo più precisamente considerare ora, quella della Grecia classica fino alla guerra del Peloponneso. Lo spazio era ristrettissimo, dato l'alto rapporto fra lunghezza e larghezza dello scafo (il « coefficiente di finezza »), necessario per ottenere la massima velocità e manovrabilità, chiave del successo dato il tipo di tattica impiegato. In quello spazio si doveva far entrare la « macchina » più potente possibile, vale a dire il massimo numero di vogatori, sovrapposti e quasi incastrati l'uno nell'altro, con miracoli di ingegnosità che non siamo neppure ben riusciti a ricostruire e su cui discutiamo letteralmente da secoli[5].

Nell'epoca della grecità arcaica e classica, fino a quasi tutto il V secolo a.C., questa potenza muscolare concentrata servì quasi esclusivamente a fare dello sperone un'arma il più possibile docile e potente; la nave era essa stessa l'arma di offesa. Poi, già nel corso della guerra del Peloponneso, e via via nell'età ellenistica e romana, si puntò sempre più sulla nave come mezzo per trasportare gli strumenti di offesa, fossero essi i combattenti imbarcati oppure le baliste, le catapulte, o certi strani tipi di arma che gli Antichi, sembra, non si stancavano di escogitare, come i loro storici non si stancano di parlarcene. In ogni modo, il rapporto fra lo spazio disponibile e il numero degli uomini che dovevano entrarci rimase sempre molto sfavorevole, e tale da impedire ogni forma di « vita a bordo » come noi siamo portati a immaginarla.

Sulla vita degli equipaggi della classica triere greca abbiamo una discreta raccolta di testimonianze, molto più che non sulle grandi polieri dei regni ellenistici e della repubblica romana. Su queste splendide creazioni dell'arte navale non si poteva dormire altro che in maniera estremamente precaria; si po-

---

[5] Ogni tentativo di orientamento bibliografico sul problema delle polieri sarebbe impossibile in questa sede, come sa chi ne abbia appena una pallida idea. Cito solo le opere che è indispensabile ricordare: J.S. Morrison-R.T. Williams, *Greek oared ships 900-322 b.C.*, Cambridge 1968 (cfr. P. Janni in « *Quad. urbinati di cultura classica* » 7, [1969] p. 82 e sgg.); inoltre, per l'eco suscitata dalla ricostruzione che il libro illustra, ricordo dello stesso Morrison (con J.F. Coates), *The Athenian trireme. The history and reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge 1986; infine, L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton 1971, p. 77 e sgg. Quest'ultimo è diventato per comune consenso *il* manuale sulla marineria antica; qui vi si farà riferimento anche in molti luoghi dove esso non è espressamente citato.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

teva mangiare, in caso di assoluta necessità, solo « al sacco », perché lo spazio era insufficiente per un vero carico di vettovaglie, né c'era alcuna possibilità di cucinare un pasto caldo[6]. Insomma, la nave e il suo equipaggio erano strettamente *legati alla terra*; al combattente navale di quell'epoca mancava qualcosa che per noi è indispensabile a definire il tipo del marinaio: il senso pieno di appartenere al mare, che condiziona tutta l'esistenza, l'intimo e quasi affettivo legame con la propria nave, che è la casa prima ancora di essere lo strumento del combattere. L'espressione stessa di « vita a bordo » appare inadatta quando si parla di marina da guerra antica, per le connotazioni che essa ha acquistato nell'età moderna. Vita a bordo significa adattamento completo al diverso elemento, continuità nella vita di un gruppo unito da un forte, speciale legame; significa spirito di corpo, formazione di una particolare mentalità: tutte cose che nella marina da guerra antica scarseggiavano o erano sconosciute.

Molte volte, ormai, sono stati denunciati i fallaci luoghi comuni secondo i quali gli antichi evitavano pavidamente di viaggiare di notte o di affrontare traversate in mare aperto. È vero che spesso si sono sottovalutate le capacità dei marinai antichi, ma è anche vero che non si deve cadere nell'eccesso opposto. Prima di tutto occorre distinguere: quando diciamo « mondo antico » abbracciamo in realtà circa un millennio, e un gran numero di popoli e paesi. Certe opinioni volgate, che sono da respingere se applicate indiscriminatamente a tutta la marineria « antica », conservano tuttavia un buon nocciolo di verità se ci limitiamo alla marina da guerra, soprattutto a quella della Grecia classica, ma non solo ad essa.

Innumerevoli e distribuite in tutta la storia antica sono le testimonianze secondo le quali ogni navigazione un po' lunga e continuata rappresentava per i combattenti una straordinaria, durissima prova che comprometteva la capacità di combattere se non seguiva ad essa la possibilità di riposarsi e rifocillarsi adeguatamente.

---

[6] La cucina che a quanto pare si trovava sulla nave (da guerra) punica di Marsala è una conferma dell'evoluzione avvenuta nell'età ellenistica: le navi da guerra erano diventate più « navi ». Di Sesto Pompeo, che peraltro è una figura di « uomo di mare » che ha pochi confronti in tutta l'Antichità, sappiamo che convitò i suoi antagonisti a bordo della sua nave in occasione di convegni diplomatici, come un ammiraglio moderno: v. Appiano, *Bella civilia* V 8 (73) e Cassio Dione, *Storie* XLVIII 38.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Ciò aveva naturalmente anche delle conseguenze assai sensibili sul piano militare e strategico, cui dobbiamo almeno accennare[7]. L'Antichità non conosce grandi spedizioni navali veramente paragonabili a quelle che doveva vedere l'età moderna. Le grandi flotte delle famose guerre antiche appaiono ai nostri occhi come una semplice appendice delle forze di terra (Serse in Grecia); oppure si muovono in maniera impacciata e ben poco marina, seguendo pavidamente la costa (gli Ateniesi in Sicilia); oppure ancora, sono sempre in balia degli elementi e subiscono perdite molto più gravi per il maltempo che per le azioni nemiche (i Romani nella prima guerra punica).

La vita del combattente navale nelle condizioni antiche ha degli aspetti per noi impensati o addirittura paradossali. Almeno nel mondo greco del V secolo non manca soltanto la possibilità di imbarcare tutti i rifornimenti necessari a una campagna, primissimi quelli alimentari; manca anche un'organizzazione di stato adeguata a provvedervi volta per volta. Molto è affidato all'iniziativa individuale. Gli storici antichi hanno avuto più volte l'occasione di presentarci il quadro degli uomini imbarcati che devono provvedere alla propria alimentazione coi propri mezzi, facendo acquisti nei mercati disponibili; ciò ebbe spesso una rilevanza per la condotta delle operazioni, in un caso forse decisiva, come vedremo più avanti.

Generalmente, la *forma* fisica degli equipaggi e dei combattenti imbarcati, in relazione a queste necessità elementari, riposarsi e mangiare, appare come un fattore di primaria importanza nei racconti degli storici antichi, molto più che in ogni racconto di guerra moderna. Ma vediamo qualche episodio raccontato dalle fonti antiche, per documentare quello che siamo venuti esponendo e per dare vivezza al quadro.

« Tirata la nave in secco si riposarono », questa espressione, e altre analoghe, sono assai familiari al lettore degli storici antichi. Nella documentazione che potrebbe essere sterminata scegliamo un episodio particolarmente caratteristico e quasi gustoso, raccontato da Tucidide. Nel corso della guerra del Peloponneso le navi ateniesi si trovarono ad assediare la guarnigione spartana di Pilo (un episodio che apparve subito clamoroso e forse decisivo). Bene, in

---

[7] Gli studiosi dell'Antichità hanno lungamente esitato a trarre da questi fatti tutte le conseguenze per la storia delle guerre antiche. Ancora nel 1933 lo storico A.W. Gomme, celebre commentatore di Tucidide, poteva intitolare un suo articolo sull'argomento: *A forgotten factor of Greek naval strategy* in « Journal of Hellenic Stud. », 53 (1933) = *Essays in Greek history and literature*, Oxford 1937, p. 190 e sgg.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

un momento così critico, sentiamo che gli equipaggi ateniesi andavano a terra a turno per mangiare, mentre solo una parte delle navi restava in mare aperto per continuare il blocco! [8]

Molto significativo è un racconto dello stesso storico, dove una spedizione militare per mare (lo spartano Mindaro che naviga da Chio all'Ellesponto) è scomposta minutamente in tante tappe, s'intende di regola lungo costa. Sentiamo raccontare quando gli uomini ebbero agio di mangiare, e in un caso veniamo a sapere come si riuscì ad arrivare alla meta prima di mezzanotte (!) [9]. Tutto questo appare al lettore moderno ben poco « nautico »; sembra il racconto di una spedizione di forze terrestri, che per qualche motivo accidentale abbia deciso di andare per via d'acqua.

Un caso memorabile è quello della battaglia di Egospotami, che se non determinò l'esito della guerra del Peloponneso, perlomeno ne decise la fine, segnando una delle grandi svolte nella storia greca. Secondo il racconto di Senofonte [10] la disfatta ateniese fu dovuta principalmente al fatto che la loro flotta si era accampata (!) a ben quindici stadi dalla città di Sesto, dove gli equipaggi erano costretti a recarsi per i loro acquisti di cibarie. Gli Spartani riuscirono così a sorprendere il campo navale nemico sguarnito e a distruggere le trieri. Una ben strana « battaglia navale », per la nostra mentalità!

Particolarmente grave era il problema del rifornimento dell'acqua, dato l'enorme consumo richiesto dai duecento uomini a bordo di una triere (di cui centosettanta erano vogatori, nel caldo dell'estate mediterranea!). In innumerevoli occasioni sentiamo raccontare che la prima preoccupazione quando si andava a terra era proprio l'acquata [11]. Durante la guerra del Peloponneso, Ateniesi e Reggini fecero una spedizione contro le isole Lipari d'inverno, violando ogni abitudine dell'epoca, perché d'estate sarebbe stato impossibile data la scarsezza d'acqua [12]. Al problema di caricare l'acqua a bordo si aggiun-

---

[8] *Guerra del Peloponneso* IV 26, 3.

[9] *Guerra d. Pelop.* VIII 101.

[10] *Storie elleniche* II 1, 20 e sgg.

[11] L'idea che la sete fosse in mare un più grande pericolo che non la fame è illustrata anche dalla letteratura. Nel romanzo di Caritone di Afrodisia, i compagni del pirata Terone, colti dalla bonaccia in alto mare, muoiono di sete, non di fame (*Cherea e Calliroe* III 3, 11-12). *Nell'Antologia palatina* (VII 293) si legge l'epitaffio del marinaio morto di sete, anche stavolta a causa della bonaccia.

[12] TUCIDIDE, *Guerra d. Pelop.* III 88, 1.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

geva quello di conservarla, problema grave anche per le navi mercantili. Una soluzione definitiva non si trovò per tutta l'Antichità (ma neppure nel Medioevo, dobbiamo aggiungere ancora una volta). Nel IV secolo d.C., Basilio di Cesarea racconta di un primitivo procedimento per distillare acqua potabile da quella di mare, usato dai marinai, che spremevano delle spugne in cui si era condensata l'evaporazione [13].

Due secoli più tardi, secondo la notizia dello storico Procopio, la flotta bizantina si trovò a malpartito perché una traversata da Zacinto alla Sicilia durò ben sedici giorni, a causa del vento debolissimo. L'acqua si guastò su tutte le navi, tranne che su quella del comandante supremo Belisario, dove era stata collocata in recipienti di vetro, per suggerimento della moglie di Belisario stesso [14].

Che sulle navi da guerra greche non si potesse dormire passabilmente lo dimostra una curiosa notizia dataci da Plutarco, nella *Vita di Alcibiade* [15]. Fra le varie manifestazioni di mollezza e di ricerca del *comfort* a tutti i costi che si raccontavano di questo personaggio, si citava la sua abitudine di prepararsi un vero letto a bordo delle trieri. Faceva tagliare una parte della coperta (i *katastrómata*) e vi adattava un letto di sua invenzione, sospeso su cinghie e non posto su tavole. Alcibiade avrebbe insomma inventato l'amaca, venti secoli prima che gli Europei ne imparassero l'uso dagli Indiani d'America!

Le più massicce navi dell'età ellenistica e romana non venivano tirate a terra con tanta disinvoltura, e dovevano offrire un po' più di abitabilità rispetto a quelle della Grecia classica; ma i caratteri che abbiamo visto rimasero sostanzialmente gli stessi. Svetonio racconta che Augusto riportò la sua famosa vittoria di Azio con una battaglia che durò fino a tardi, tanto che fu costretto a pernottare sulla nave (« ut in nave victor pernoctaverit ») [16]. La cosa ha meritato una notazione perché non era affatto normale.

Moltissimi sono poi i racconti degli storici dove si parla di truppe che arrivarono sul luogo delle operazioni non in grado di combattere per gli strapazzi di una traversata marina. Un caso di grandi conseguenze, non meno della battaglia di Egospotami, fu quello delle forze romane mandate frettolosamente a impedire ad Annibale la traversata del Rodano, nella sua marcia con-

---

[13] *Hom. in Hexaem.* 4, 7. Ha richiamato la mia attenzione su questo passo il collega Francesco Prontera.

[14] *Bellum Vandalicum* I 14, 21-24.

[15] Cap. 16, 1.

[16] *Vita di Augusto* 17, 4.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tro l'Italia all'inizio della seconda guerra punica. Troppo spossate dalla traversata del Tirreno esse non furono in grado di combattere efficacemente, e Annibale passò il fiume[17]. Forse, se quell'invenzione di Alcibiade si fosse diffusa, e soprattutto se le navi da guerra antiche avessero avuto una struttura differente, la più terribile guerra sostenuta da Roma sarebbe finita sul nascere, o avrebbe avuto tutt'altro andamento![18]

* * *

Molto diverse erano le cose, abbiamo già detto, nel caso della marina mercantile, che nell'Antichità apparteneva a un mondo tecnico ben distinto da quello della marina da guerra. La nave da trasporto a vela, col suo scafo tondeggiante e panciuto, di forme assai più marine, era molto più « nave » secondo il nostro punto di vista; era la casa degli uomini che ci vivevano per i molti giorni o le settimane delle lunghe traversate[19]. Qui possiamo parlare senza troppe riserve di « vita a bordo », e raccogliere le testimonianze, non ricchissime ma nemmeno del tutto scarse, che ci consentono di ricostruirne qualche aspetto.

I racconti di viaggi di mare ricchi di particolari, con qualche pennellata realistica, si nascondono in angoli delle letterature antiche che non sono fra i più ovvi e più noti: per esempio, non molto spesso si ricorda che la narrazione forse più lunga e continuata, e una delle più ricche di notizie sulla vita quotidiana a bordo, si trova nel romanzo di Petronio noto come il *Satyricon* (o *Satiricon*). Dato che la mia relazione non promette nel titolo « la vita quotidiana dei marinai greci e romani », ciò che occuperebbe tutto il nostro convegno, ma solo qualche suo aspetto, penso che potrei a questo punto dare la parola direttamente all'autore antico, e limitarmi a ripercorrere questa singolare narrazione, rilevando tutto ciò che attiene al nostro tema.

Confido che si capirà il mio intento, se trarrò dal racconto di Petronio molti particolari, al di fuori di quelli tecnici. Non indulgo con questo a un

---

[17] Livio, *Storia di Roma* XXI 26.

[18] Potrebbe anche essere istruttivo domandarsi che cosa sarebbe accaduto se Annibale avesse voluto invadere l'Italia per mare, e perché non lo fece.

[19] Sulle navi mercantili destinate a percorsi di una certa lunghezza, la presenza di una cucina doveva essere abituale. Nel caso del relitto di Yassi Ada se ne è potuta ricostruire una anche nei particolari. V. P.A. Gianfrotta-P. Pomey, *Archeologia subacquea*, Milano 1980, p. 293.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

gusto per l'aneddotica; con essi vorrei mostrare come queste pagine siano ben integrate nel corso della narrazione e ne continuino il tono generale. L'esperienza del viaggio per mare si allinea con molta naturalezza alle numerose altre che i personaggi attraversano, e ciò non è senza importanza per comprendere quello che la navigazione rappresentava nella cultura degli antichi, e il loro atteggiamento verso di essa.

I picareschi personaggi della storia narrata da Petronio vogliono intraprendere un viaggio di mare, per sfuggire a guai e nemici di vario genere, dai quali appaiono costantemente perseguitati. Fanno, naturalmente, nell'unico modo in cui poteva fare un antico: trovano al porto una nave che sta per intraprendere un viaggio di commercio che si confà alla loro destinazione, e si mettono d'accordo col gestore (diciamo provvisoriamente così) per essere imbarcati come passeggeri paganti[20]. Linee di navigazione naturalmente non ce n'erano. L'azione del romanzo va immaginata nel I secolo d.C., in qualche parte dell'Italia meridionale. Per la Grecia del V secolo a.C., Platone ci ha lasciato addirittura la menzione di certe tariffe vigenti per i percorsi più frequentati. Da Egina al Pireo, poco più di dieci miglia di mare, il passaggio costava al suo tempo due oboli. (Per valutare questo importo, ricordiamo che due oboli era esattamente il gettone di presenza corrisposto dal governo ateniese ai cittadini che partecipavano all'assemblea come compenso per la giornata di lavoro perduta; dovevano quindi rappresentare un salario giornaliero abbastanza modesto)[21]. Dall'Egitto o dal Mar Nero, apprendiamo con meraviglia, ci si doveva aspettare di pagare solo sei volte tanto, cioè due dracme: si vede che la tariffa era molto progressiva... Ma torniamo al nostro Petronio. La parte marina del racconto si apre con l'apparizione di un marinaio dalla ispida barba incolta (« barbis horrentibus nauta », § 99), che esorta i suoi passeggeri a imbarcarsi senza indugio. Il personaggio che narra la storia in prima persona si imbarca coi suoi due compagni, ma non senza rivolgere la preghiera di rito, prima di salire a bordo, alle divinità celesti (« adoratis sideribus »).

---

[20] Le nostre conoscenze sul trasporto dei passeggeri nell'Antichità sono riassunte da Jean Rougé, *Le confort des passagers à bord des navires antiques* in «Archaeonautica», 4 (1984) pp. 223-242. V. anche Olaf Höckmann, *La navigazione nel mondo antico*, Milano 1988, p.130 e sgg. *Il trasporto dei passeggeri*. (Originale tedesco: *Antike Seefahrt*, München 1985).

[21] *Gorgia* 511 d-e. Eric Dodds, nel suo commento (Oxford 1959, p. 347), difende queste cifre contro chi le aveva giudicate « impossibly low »: il valore del denaro al tempo di Platone era più alto di quello che comunemente si crede.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Questo ci ricorda che le testimonianze su credenze e riti, religiosità e superstizione, dei marinai antichi sono veramente abbondanti. Se volessimo darne qualche saggio ci troveremmo in un vero *embarras de richesse*, e possiamo solo accennarvi[22]. Qualcosa troveremo più avanti in Petronio stesso. Basterà ricordare che c'erano delle divinità venerate proprio come protettrici dei naviganti. (È quello che sarà più tardi il compito di determinati santi cristiani). Ce n'erano di nostrane, come i Dioscuri, e di esotiche, come Iside. I momenti culminanti della vita marinaresca, come la partenza e l'arrivo, erano soggetti a determinati obblighi rituali, sacrifici di propiziazione e di ringraziamento[23], e la nave stessa aveva di solito una speciale divinità protettrice cui era in certo modo consacrata. L'archeologia ha accertato che le navi erano dotate non di rado addirittura di un'immagine religiosa posta in un'edicola a poppa: un vero tabernacolo[24]. Tutte cose per cui sarebbe facile trovare puntualmente dei paralleli nell'età cristiana; l'impressione è anzi che il cristianesimo non abbia aggiunto nulla, semmai abbia ridotto (diciamo così all'ingrosso) questa continua e penetrante presenza del sacro nella vita degli uomini di mare. Aggiungiamo che l'uso delle pitture *ex voto* era ben conosciuto, come pure la consacrazione di oggetti votivi, in una maniera che è facile immaginare molto simile a quella che conosciamo da un passato recente.

Salito a bordo, il narratore della storia è assalito da preoccupazioni che qui sarebbe troppo complicato spiegare, e che non interessano. Ci interessa invece sentir raccontare che si corica per dormire, insieme con un compagno di viaggio, in una cabina, o diciamo in un locale, che assicura una certa *privacy*; si trova a poppa, ma non si capisce bene se stia sopra il livello della coperta (*constratum*, § 100,3 e 6), o sotto. In altri casi siamo però ben sicuri che gli alloggi dei passeggeri erano sottocoperta.[25] La poppa era comunque la parte « distinta » della nave, già molto prima che « castello di prua » diventasse sinonimo di alloggio dell'equipaggio. Com'è facile immaginare, la sistema-

---

[22] Sull'argomento c'è una dissertazione tedesca che raccoglie una grandissima quantità di materiale: D. WACHSMUTH, *Pompimos ho daimon. Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*, Berlin 1967. Più accessibile per il lettore italiano è O. HÖCKMANN, *La navigazione nel mondo antico* cit., p. 284 e sgg., cap. « Navigazione e religione ».

[23] Sull'argomento v. N. SANDBERG. *Euploia, Etudes épigraphiques*, Acta universitatis Gotoburgensis, Göteborgs Universitets Årsskrift 60 (1954) 8.

[24] Vedi G. MAETZKE, *Nuovi documenti della presenza del tabernacolo a bordo delle navi romane*, in *Gli archeologi italiani in onore di A. Maiuri*, Cava dei Tirreni 1965, p. 245 e sgg.

[25] Vedi J. ROUGÉ, *Le confort des passagers* cit., p. 234 e sg.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zione variava secondo quanto era in grado di pagare il passeggero. C'erano cabine in grado di assicurare un certo *comfort*, e di accogliere abbondanti bagagli, compreso il superfluo, e c'era la classe-ponte, per chi doveva accontentarsene. Nel romanzo greco di Achille Tazio, di età romana, un gruppo di passeggeri attacca discorso con un compagno di viaggio, a proposito del quale il narratore usa una forma verbale assai rivelatrice: questo giovanotto, leggiamo, era *syskenôn*, rispetto a loro[26]. Letteralmente significa « compagno di accampamento », e fa immaginare benissimo la scena dei vari gruppi di passeggeri che « bivaccano » sulla coperta[27]. Subito dopo, nel racconto di Achille Tazio, i nuovi conoscenti decidono di mettere insieme le loro provviste, e di pranzare in comune. Ma torniamo al *Satyricon*.

Appena imbarcati, i nostri personaggi vengono a sapere che il padrone della nave, di nome Lichas, è anche un piccolo proprietario terriero, e titolare di una ditta di commercio: « non tantum huius navigii dominus, sed fundorum etiam aliquot et familiae negotiantis » (§ 100, 4). È di Taranto, e sta per l'appunto portando un carico al mercato di quella città[28]. *Dominus* e *rector*, dunque; ma subito apprenderemo che la vera condotta nautica della nave non spetta a lui, ma al *gubernator*, termine che in tutta l'Antichità latina designa il personaggio che è il vero competente a bordo, come nel mondo greco il *kybernétes*, dal cui nome viene ovviamente il termine latino. È la diarchia (di fatto se non di diritto) tipica dell'organizzazione gerarchica a bordo delle navi antiche, su quelle mercantili non meno che su quelle militari. In quest'altro caso il comandante militare (*trierarco* nella marineria greca) divide il potere col *kybernétes*, come abbiamo detto. L'Antichità non ha mai conosciuto la figura moderna del capitano signore assoluto a bordo, secondo solo dopo Dio, carico di tutto il potere e di tutta la responsabilità[29].

Apprenderemo poi che il termine giusto per definire il passeggero è *vector*, come confermano molte altre fonti latine, e che il passaggio marittimo

---

[26] *Leucippe e Clitofonte* II 33.

[27] Ciò che certo non va inteso nel senso che i passeggeri erigessero delle tende sulla coperta!

[28] Sulla posizione di Lichas, che è insieme proprietario, armatore e *magister* della nave su cui è imbarcato, v. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966, p. 259 e sg.

[29] Sull'argomento si può vedere, oltre ai manuali di carattere più generale che citiamo altrove, Julie Vélissaropoulos, *Les nauclères grecs*, Genève-Paris 1980, p. 79 e sg. La hiérarchie à bord du navire marchand.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

si chiama esattamente *vectura* (§ 101, 5). A bordo ci sono altri passeggeri, tra cui una signora di incerta moralità, che passa il suo tempo viaggiando (« voluptatis causa huc atque illuc vectatur », *ibid.*), e che porta il greco nome di Tryphaena.

Scoperta l'identità del *dominus*, i nostri personaggi sono presi dal panico, perché con lui hanno avuto qualche brutta avventura che non conosciamo bene dato che cadeva nella parte perduta del romanzo: pare che avessero sedotto sua moglie, e che non contenti di questo l'avessero offeso pubblicamente (§ 106, 2). Uno di loro propone quindi di farsi sbarcare di nascosto, pregando il *gubernator* di portarli a terra, col pretesto che il fratello di uno di loro è più morto che vivo per il mal di mare (« impatientem maris fratrem tuum in ultimis esse » § 101, 8), e aggiungendo una mancia (« non sine praemio scilicet », *ibid.*). A questa proposta si obietta che la nave è troppo grande per trovare subito un porto capace di accoglierla e che non è verosimile che questo fratello stia tanto male appena cominciato il viaggio (*ibid.* 9). Inoltre, il *dominus* ha l'umana abitudine di visitare i malati a bordo (« circuiturum aegrorum cubilia » § 101, 11), ciò che porterebbe alla scoperta di tutto l'inganno. Piuttosto, propone un altro, prendiamo il coraggio a due mani, andiamo a poppa e lasciamoci scivolare, per i timoni (« gubernacula », plurale!) o per la cima di rimorchio, nella barca ausiliaria (*scapha*); poi taglieremo la cima e ci affideremo alla fortuna (§ 102, 1-4). Nuova obiezione: a poppa sta il *gubernator*, che veglia anche di notte scrutando le stelle; mettiamo pure che si addormenti (?), nella *scapha* sta sempre, notte e giorno, un marinaio a fare la guardia, e bisognerebbe ucciderlo o gettarlo in mare (*ibid.* 5).

A questo punto i nostri eroi decidono di restare a bordo ma travestiti per rendersi irriconoscibili. Le varie idee suggerite, pur poco seriamente intese, danno anch'esse una vivace immagine della pittoresca mescolanza di popoli e razze che si doveva trovare spesso su una nave da trasporto mediterranea nel primo secolo dell'impero romano. « Dipingiamoci la faccia di nero, per farci passare da schiavi negri ["Aethiopes", come dicevano tutti gli antichi], oppure circoncidiamoci per sembrare Ebrei; oppure buchiamoci le orecchie per sembrare Arabi; o infine spalmiamoci la faccia di creta per sembrare Galli » (§ 102, 13-14). Anche queste proposte vengono bocciate, per il ragionevole motivo che questi tocchi superficiali non ingannerebbero nessuno, negli stretti contatti della vita di bordo. Si decide che i due personaggi noti al terribile *dominus* saranno camuffati da schiavi; per questo è necessario raparli, e a questo provvederà uno dei servi del terzo compagno, che per fortunata coincidenza è barbiere. Detto fatto, si va di notte su un lato della coperta (? « ad

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

latus navigii » § 103, 3), e si provvede alla bisogna. Sfortuna vuole però che un altro passeggero, che sta di notte in coperta piegato in due sull'impavesata perché è lui sì affetto da un terribile mal di mare, veda la scena e denunci la cosa al *dominus*. Ne nasce un terribile scandalo, perché tagliarsi le unghie o i capelli a bordo era cosa severamente proibita. Si faceva solo in caso di pericolo estremo, come cerimonia votiva; farlo in condizioni normali, col tempo buono, significava tirarsi addosso la tempesta (§ 104, 5). Per espiare il sacrilegio, esorcizzare il malaugurio e placare la Tutela, cioè la divinità che protegge la nave, i rei vengono condannati a ricevere quaranta *plagae*, bastonate o frustate (§ 105, 4). Il terzo compagno, il più anziano e autorevole, cerca di giustificare i due colpevoli facendo valere il fatto che come non-marinai, essi non erano tenuti a conoscere questa regola apotropaica degli uomini di mare (« nec omen nec legem navigantium noverant », § 107, 14), ma la scusa non viene accettata e la punizione comincia.

Apriamo ancora una parentesi: è abbastanza naturale che una situazione per natura critica come quella dei naviganti sia circondata da tabù superstiziosi; dall'Antichità ne conosciamo più d'uno. Il più notevole è forse il tabù sessuale. Ancora da Achille Tazio sentiamo raccontare di una vedova, del resto piuttosto allegra, che si sottrae alle insistenze di un corteggiatore, durante un viaggio per mare, proprio con questo pretesto, affermando di aver sentito dire « molte volte » da quelli che si intendevano di cose marine (i *nautikóteroi*) che dalle navi il sesso è bandito. Questa stessa persona affaccia anche un tentativo di spiegazione per questa credenza: o questo non si deve fare perché la nave è di per sé sacra (forse, diciamo noi, per il fatto di essere consacrata alla divinità tutelare); oppure perché la situazione di chi naviga è troppo pericolosa perché si possa pensare a queste cose[30].

Nel seguito del racconto di Petronio nascono vari incidenti che non tocca a noi di esporre qui, la fustigazione è interrotta e nasce una zuffa generale cui prendono parte confusamente passeggeri ed equipaggio. Il *gubernator* cerca di mettere pace con un curioso mezzo, minacciando cioè di abbandonare il suo posto e di lasciare la nave senza guida, se la rissa non finisce. Oltre a mostrarci nel personaggio una scarsa etica professionale, questo particolare ci ricorda come il *kybernétes-gubernator* delle navi antiche fosse qualcosa di ben diverso dal nostro timoniere: non semplicemente un uomo abilitato a sta-

---

[30] *Leucippe e Clitofonte* V 16. A contrasto, ci sono le sfrenatezze sessuali cui allude Sinesio nella sua famosa *Epistola* 4, col racconto di un viaggio per mare.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

re alla barra o alla ruota, cui un altro può dare il cambio in ogni momento, ma il depositario unico di un sapere tecnico, indispensabile e insostituibile. Assai frequentemente egli sottostà a un'autorità superiore, il comandante militare o il *dominus* della nave mercantile, come qui, ma in ogni questione propriamente nautica gli tocca sempre l'ultima parola; si può forzargli la mano, ma con grave rischio.

Alla fine torna la pace anche per opera della signora Tryphaena, che si avanza teatralmente fra i contendenti recitando dei versi e protendendo un ramo d'ulivo tolto alla Tutela, cioè alla raffigurazione della divinità protettrice, che doveva comprendere anche questo particolare (§ 108, 13)[31].

Nel frattempo sul mare è scesa una calma piatta; ci si mette a banchettare allegramente in coperta, cantando in coro (« exsonat ergo cantibus totum navigium », § 109, 6). Ci si dà alla pesca, con la fiocina o con l'amo, e si catturano col vischio gli uccelli che si posano sull'alberatura. E fin qui pazienza; nel romanzo di Senofonte Efesio, invece, la bonaccia è per i marinai un'occasione di darsi non solo all'ozio ma addirittura all'ubriachezza[32]: un'altra testimonianza sul basso livello di disciplina e di coscienza professionale che era considerato normale nella marineria antica.

Qui segue una pagina memorabile, cioè la famosa novella della matrona di Efeso, una storia boccaccesca che doveva avere grande fortuna anche nella letteratura moderna (la riprese, fra gli altri, La Fontaine). La racconta ai compagni di viaggio uno dei personaggi già conosciuti, per passare il tempo. Nelle letterature antiche ci sono vari casi analoghi: la situazione della calma in mare e del viaggio tranquillo è utilizzata volentieri come cornice per digressioni di vario genere, racconti o discussioni fra i viaggiatori, senza dubbio rispecchiando una realtà. I popoli del Mediterraneo amavano l'intrattenimento della parola, nell'Antichità come nei tempi moderni, e una lunga traversata a ve-

---

[31] La migliore illustrazione della Tutela sta forse nel rilievo Torlonia, ritrovato a Ostia nel 1863, da allora cento volte riprodotto e studiato instancabilmente da tutti quelli che si sono occupati di nautica antica: sul fianco del dritto di prua, nella nave in primo piano sulla sinistra, si vede una raffigurazione di Liber Pater, probabilmente la vera e propria Tutela; a poppa altre immagini mitologiche, forse Afrodite col suo corteggio. Lo stesso rilievo illustra anche altri punti della nostra narrazione. A poppa della stessa nave si vede assai bene la *scapha* a rimorchio con un uomo dentro; uno dei *gubernacula* è disposto in maniera tale che sarebbe facile servirsene per scendere nell'imbarcazione ausiliaria. Molti di questi particolari sono confermati da raffigurazioni meno famose.

[32] *Efesiache* I 12, 3.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

la sull'affollata coperta di una nave rappresentava un'occasione in cui era inevitabile che si facesse avanti chi aveva qualcosa da raccontare o discutere.

Sul fatto che queste navi mercantili potessero essere affollate di passeggeri abbiamo notizie precise. La nave alessandrina su cui S. Paolo prigioniero si imbarcò per Roma aveva a bordo 276 persone[33]; quella che doveva portare Giuseppe Flavio dalla Palestina a Roma al tempo di Nerone ne aveva ben 600[34] (forse anche per questo andò a fondo). Le fonti non dicono nulla sulle dimensioni delle navi, ma in ogni caso siamo sicuri che i viaggiatori dovevano starci stretti...[35]

Con la subitaneità ben più frequente nei racconti che nella realtà della navigazione, scoppia a questo punto del racconto di Petronio una terribile tempesta, descritta secondo dei triti *topoi* retorici piuttosto che con verità. Questo non perché l'autore del *Satyricon* fosse un narratore convenzionale, ma piuttosto secondo il carattere ironico e parodistico della sua narrazione. La *scapha* diventa a questo punto barca di salvataggio, ma naturalmente non basta per tutti. I fedelissimi servi di Tryphaena se ne impadroniscono, ci caricano la loro padrona con una gran parte dei suoi molti e preziosi bagagli e tagliano la corda (in senso molto letterale), senza curarsi degli altri naufraghi. Intanto la nave è ridotta a un relitto informe; Lichas è trascinato in mare da un'ondata, mentre un altro personaggio viene salvato tirandolo fuori dalla cabina principale della nave (« diaeta magistri », come si chiamava con parola greca, § 115, 1)[36]. La nave finisce arenata, e non mancano i soliti abitanti della costa che cercano di esercitare il barbarico diritto di saccheggiare i naufraghi, comune nell'Antichità quanto nei tempi moderni[37]; ma alla fine i nostri eroi arrivano a salvamento.

E qui mi fermerò anch'io, sperando di aver illustrato abbastanza adeguatamente quello che c'è da aspettarsi da una tipica fonte antica, e in che maniera dobbiamo leggerla. L'episodio che ho scelto di ri-raccontare appartiene al piccolo numero delle narrazioni (si contano sulle dita di una mano) che di-

---

[33] *Atti degli Apostoli* 27, 37.

[34] *Vita* 3, 15.

[35] Ha cercato di calcolare le dimensioni di queste navi, e il grado di affollamento dei passeggeri J. Rougé, *Le confort des passagers* cit., p. 232 e sgg.

[36] Ampia discussione dei termini *diaeta* e *diaetarii* in J. Rougé, *Recherches* cit., p. 218 e sg.

[37] O solo quello di impadronirsi di un relitto abbandonato? Vedi J. Rougé, *Recherches* cit., p. 338.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

pingono con qualche ampiezza e continuità una serie di episodi dalla vita a bordo di una nave mercantile antica. Per il resto, il quadro dobbiamo in gran parte comporcelo da noi, raccogliendo in cento luoghi gli sparsi e fortunosi accenni. S'intende che a un compito simile si poteva solo accennare, e neppure abbozzarlo nell'ambito di una modesta chiacchierata come questa che concludo ormai, ringraziando dell'attenzione con cui è stata ascoltata.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ELIZABETH DENIAUX

LES PÉRILS DE LA MER ET LES PÉRILS DE LA POLITIQUE: LA PROJECTION D'UNE PEUR Á ROME SOUS LA RÉPUBLIQUE.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

« *Aucune mer profonde, aucune onde vaste et orageuse ne soulèvent des flots aussi puissants que les remous de la multitude surtout dans les excès d'une liberté neuve et éphémère* ». C'est au Ier siècle après J.-C. qu'un écrivain latin s'exprimait ainsi[1]. L'assimilation des mouvements de la foule aux mouvements de la mer n'est pas nouvelle: Homère utilisait déjà cette comparaison pour décrire l'agitation des guerriers assemblés dans l'Iliade[2]. Mais c'est à Rome que l'on trouve avec le plus de force cette image, particulièrement à l'époque des troubles politiques de la fin de la République. L'immensité mouvante de la mer est, dans l'imaginaire collectif, associée aux réactions inattendues de la foule des citoyens. En outre, les abondantes métaphores qui assimilent les crises politiques aux tempêtes peuvent sans doute permettre de cerner les contours de l'image d'une peur à cette même époque.

La mer a toujours suscité chez les Romains des sentiments contradictoires, crainte et fascination mêlées, transmis par les textes littéraires qui utilisent de multiples comparaisons maritimes, largement répétées[3]. S'il est souvent impossible de déterminer le *topos*, le lieu commun, ou si, comme c'est le cas dans la comparaison précédemment citée, il remonte à l'époque homérique, il n'est pas interdit de chercher, au delà des références intellectuelles littéraires, la part de la réalité du temps qu'elles contiennent[4]. La répétition

---

[1] Quinte Curce, 10, 7, 11. Il décrivait alors les manifestations des Macédoniens. Les traductions utilisées sont habituellement celles de la *Collection des Universités de France*, Paris, éd. Belles Lettres.

[2] *Iliade*, 2, 142 sq. Cfr. l'émotion de la foule à la suite du discours d'Agamemnon.

[3] Cfr. J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Paris 1975, pp. 17-18 et *Conceptions antiques sur la mer, Mélanges Dion*, in « Caesarodunum », 9 bis (1974) pp. 275-283. Cfr. aussi E. de Saint Denis, *Le rôle de la mer dans la poésie latine*, Lyon 1935.

[4] Sur l'image mentale et la perpétuation de stéréotypes antérieurs, cfr. Ch. Jacob, *Logique du paysage dans les textes géographiques grecs, Lire le paysage, lire les paysages*, Saint Etienne 1984, pp. 159-178. Sur l'ensemble des représentations concernant la mer, l'histoire des systèmes perceptifs et l'imaginaire collectif, cfr. le beau livre d'A. Corbin, *Le territoire du vide, l'Occident*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

de ces stéréotypes descriptifs est sans doute aussi conditionnée par un savoir collectif à l'époque du développement d'un impérialisme qui s'étend tout autour de la Méditerranée. Rome était entrée dans *l'aetas transmarina*[5] alors que, en même temps, la cité devenait un Etat en élargissant sa citoyenneté à l'Italie, ce qui bouleversa définitivement ses propres structures et la cohésion de son ensemble politique.

Après avoir été longtemps, dit-on, un peuple de pasteurs et de terriens[6], les Romains affrontèrent tardivement la mer. Mais la mer avait toujours été proche de Rome. La tradition rend hommage à l'exceptionnelle clairvoyance de Romulus qui sut trouver pour la ville qu'il fondait la localisation idéale. L'attraction de la mer y est sensible, mais l'éloignement en est suffisant parce qu'il est nécessaire. Le *de republica* (2, 47) de Cicéron contient ainsi un bon nombre de lieux communs sur l'effet corrupteur du littoral: les villes situées sur ses bords sont transformées, contaminées par les innovations, l'importation des moeurs exotiques; la tentation du luxe, l'attrait du commerce et de la navigation causent l'abandon de l'agriculture et de l'entraînement militaire. En revanche Romulus, pour réunir tous les avantages du littoral et en écarter les inconvénients, fonda une ville sur la rive d'un fleuve au cours régulier et qui s'écoule dans la mer par un vaste estuaire. Elle put donc recevoir par la mer tout ce qui lui manquait. Romulus l'implanta sagement à l'écart des dangers qui touchent les régions côtières qui ne conviennent pas du tout, dit Cicéron, aux villes fondées avec l'espoir de créer un Empire qui durerait longtemps. Il y aurait évidemment beaucoup à dire sur ces conceptions moralisatrices.

En 264 av. J.-C. les Romains franchirent pour la première fois le détroit de Messine, que rendaient célèbre la violence du courant et les monstres de la légende. Ce fut le début de la première guerre punique et de l'acquisition de l'hégémonie de Rome sur la mer. C'est alors qu'apparut à Rome le culte des Tempêtes ou, du moins, c'est la première fois que ce culte est mentionné dans nos sources. Les Romains sont, semble-t-il, un des rares peuples qui célé-

---

et le désir de rivage, 1750-1840, Paris 1988. Cfr. aussi J.M. BERTRAND, *Continent et outremer, l'espace vécu des Romains, L'Illyrie méridionale et l'Epire dans l'Antiquité*, Clermont Ferrand 1987, pp. 263-270 et, enfin, les travaux des géographes qui ont réfléchi sur l'espace vécu, *Espaces vécus et civilisations, Mémoires et documents de géographie*, éd. C.N.R.S. 1982.

[5] Cfr. FLORUS, 1, 47.

[6] Cfr. *pastorius* et *terrester*, FLORUS, 1, 18, 4.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

bra les tempêtes pour se les concilier. Un consul romain, qui combattait les Puniques au large des côtes de Corse et de Sardaigne et obtint un triomphe à la suite de ses exploits, éleva à Rome un temple aux Tempêtes. L'inscription, qui mentionne cette construction, éloge funèbre de L. Cornelius Scipio Asina, omet de nous indiquer si ce sanctuaire a été édifié après une tempête dans laquelle aurait été prise sa flotte ou si le général romain l'avait élevé à la suite d'un voeu fait pour assurer la sécurité du retour de celle-ci[7].

Le désir de se protéger des vents déchaînés en leur rendant un culte ne bénéficie que de peu de mentions dans l'historiographie postérieure. On a retrouvé pourtant quelques inscriptions sur des autels consacrés aux Tempêtes dans plusieurs villes d'Italie[8]. Virgile suggère, dans l'Enéide, des rites de sacrifices et de consécration de victimes avant les manoeuvres d'embarcation[9]. Une autre tradition mentionne aussi l'immolation d'une victime au moment d'entrer dans la mer, les restes de la victime étant jetés dans les flots[10].

Les Romains avaient alors appris à affronter les mers difficiles. Dans tous les cas, la conduite du général romain devait montrer son audace face à une mer imprévisible. En 264 av. J.-C., Appius Claudius, le 1er consul à franchir le détroit de Messine, en fut si peu effrayé qu'il accueillit comme un cadeau la violence même du courant parce que la mer favorisait la vitesse de ses navires[11]. C'est contre sa propre sécurité, parfois même contre sa propre vie que le général romain lutte contre les vents déchaînés. Plutarque nous livre ainsi les paroles et les gestes d'hommes célèbres, Pompée et César, face à la tempête. Pompée, parce qu'il avait été chargé d'une mission spéciale pour assurer le ravitaillement de Rome, devait se rendre dans plusieurs provinces, en Sicile, Sardaigne, Afrique, pour ramener du blé, affronta un jour un si grand vent que les pilotes hésitaient à prendre le large. Mais il monta

---

[7] L'inscription est recensée au *C.I.L.* I² 9. Sur cet épisode, cfr. aussi Ovide, *Fastes*, 6, 193-194. Le temple dédié aux Tempêtes a été étudié par L. PIETILÄ-CASTREN, *Magnificentia publica, the Victory Monuments of the Roman Generals in the Era of the Punic Wars, Com. Hum. Litt. Soc. Scientarum Fennica*, Helsinki 1984, pp. 35-37.

[8] Cfr. *C.I.L.* X 4846 (Aesernia) et *C.I.L.* XIV 2093 (Lanuvium).

[9] Cfr. *Enéide*, 5, 771.

[10] TITE LIVE, *Histoire romaine*, 29, 27, 2. Cfr. aussi Cicéron, *de natura deorum*, 3, 51. Dans une comédie de Plaute, *Stichus*, écrite aux environs de 200 av. J.-C., sont mentionnés des sacrifices à Neptune et aux Tempêtes après un retour heureux. Sur les rites grecs, cfr. M. DETIENNE, *Le navire d'Athéna*, in « R.H.R. », 178 (1970), p. 175.

[11] Cfr. FLORUS, 1, 18, 5.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

le premier à bord, il fit lever l'ancre et se mit à crier: « naviguer est nécessaire, vivre ne l'est pas »[12]. Tant d'audace et d'entrain furent payés d'une bonne fortune, ce qui ne fut pas le cas de César dans l'épisode que racontent Plutarque et Lucain dans la Pharsale[13]. César attendait à Apollonie sur la côte albanaise actuelle. Avant de livrer une bataille décisive à Pompée, un renfort de troupes lui était nécessaire. Or ses troupes, qui se trouvaient de l'autre côté de la mer en Italie, tardaient à le rejoindre.

Il prit la décision extrême: « à l'insu de tous, il naviguerait vers Brindisi, monté sur une embarcation à 12 rames, bien que la mer fut couverte d'importantes escadres ennemies. Donc, déguisé en esclave, il s'embarqua de nuit et se mit dans coin comme un passager sans importance et resta là sans rien dire. Comme le fleuve Aôos portait le bateau vers la mer, la brise matinale qui, d'ordinaire, à cette heure du jour, assurait le calme à l'embouchure en refoulant au loin le flot, fut abattue par un fort vent de mer qui s'était mis à souffler pendant la nuit. Le fleuve, contrarié par le flux marin et la résistance des vagues, s'agitait à grand bruit au milieu des terribles remous qui le repoussaient, en sorte que le pilote, ne pouvant en venir à bout, ordonna aux matelots de virer de bord pour rebrousser chemin. César, entendant cet ordre, se fait connaître, il prend la main du pilote, stupéfait de le voir, et lui dit: "va, mon brave, enhardis-toi et ne crains rien: tu portes à ton bord César et la fortune de César". Aussitôt les matelots, oubliant la tempête, appuient sur les rames et s'emploient de toute leur ardeur à passer de force. Comme ils n'y parvenaient pas, César, après avoir reçu beaucoup d'eau de mer et risqué sa vie à l'embouchure, autorisa, bien malgré lui, le pilote à revenir en arrière »[14].

Mais la mer n'est pas seulement le lieu de tous les dangers. L'histoire du Ier s. av. J.-C. s'écrit avec la mer: c'est la mer qui sépare mais aussi qui unit toutes les parties du monde romain. La Méditerranée, le *mare nostrum*, devient le lieu des communications entre les peuples qui la bordent et qui sont soumis à Rome. Le grand commerce maritime s'y développe[15]. Il est devenu nécessaire pour un homme politique de traverser la mer pour aller exercer des

---

[12] PLUTARQUE, *Vie de Pompée*, 50.

[13] Cfr. PLUTARQUE, *Vie de César*, 37-38 et Lucain, *Pharsale*, 5, 504-677.

[14] PLUTARQUE, *Vie de César*, 38, 1-5.

[15] Sur ce grand commerce, cfr. J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée*, Paris 1966.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

fonctions de gouvernement et d'administration. L'éducation de celui-ci auprès des philosophes de renom l'entraîne à plus d'une traversée pour aller écouter les leçons de ceux-ci à Athènes ou en Asie Mineure. L'échec politique accompagné de l'exil peut aussi le retrouver sur la mer: les voyages de Cicéron sont l'illustration de ces navigations multiples: très jeune, il vint apprendre la philosophie auprès des meilleurs maîtres, en Grèce et en Asie; en 57 av. J.-C., il traverse à nouveau l'Adriatique en partant pour l'exil et quand, en 51 av. J.-C., il fut nommé gouverneur de Cilicie, il dut à nouveau affronter des mers difficiles. Mais c'est aussi au Ier s. av. J.-C. que se développe le « désir de rivage »[16], le goût pour la villégiature au bord de la mer[17]. Tous les grands hommes de l'aristocratie romaine possèdent une ou plusieurs villas sur le littoral du Latium ou de la Campanie[18]. La présence de la mer est liée à leur mode de vie. Cicéron va naturellement d'une villa à l'autre, en bateau. C'est ainsi qu'il rend visite à ses amis. Il se met à écrire dans son bateau dès que celui-ci s'écarte de la côte[19]. L'élément liquide proche est calme, rassurant. Auguste ne préférait-il pas, quand il le pouvait, voyager par

---

[16] Cfr. l'expression dans A. Corbin cit., spécialement le chapitre 5, p. 283 et sq. « l'invention de la plage ».

[17] La mer entre alors dans l'environnement des distractions des Romains et devient, au même titre que la campagne, le cadre de leur *otium*, cfr. E.M. de Saint Denis cit., p. 95 et sq. Cfr. aussi J.M. André, *Recherches sur l'otium romain*, Paris 1962.

[18] A la fin de l'époque républicaine et à l'époque impériale, les côtes du Latium et de Campanie se couvrent de villas. Sur les villas maritimes, cfr. X. Lafon, *A propos des villas de la zone de Sperlonga, les origines et le développement de la villa maritima sur le littoral tyrrhénien à l'époque républicaine*, in « Mélanges de l'école française de Rome ». Antiquité, 93 (1981), pp. 297-353. Les premières villas littorales apparaissent au début du IIème siècle av. J.-C., cfr. la villa de Scipion à Liternum, sur laquelle cfr. Tite Live 38, 52, 1. Sous l'Empire, Caligula alla jusqu'à installer des îles flottantes (galères aménagées avec des jardins, thermes, portiques), cfr. Suétone, *Caligula*, 37. Sur les villas de Campanie, cfr. J.H. d'Arms, *Romans on the Bay of Naples, a social and cultural Study of the Villas and their Owners from 150 B.C. to 400 A.D.*, Cambridge Mass. 1970. Dans les *Silves*, Stace consacre plusieurs poèmes à décrire les villas de ses amis, spécialement celle de Pollius Felix à Sorrente, *Silves* 2, 2, cfr. A.M. Taisné, *Peintures de villas chez Stace*, Actes du colloque archéologie du paysage, « Caesarodunum », 13 (1978), pp. 40-53. Cfr. aussi P.A. Février, *La maison et la mer, réalité et imaginaire*, in *L'homme méditerranéen et la mer*, 3ème congrès international d'études des cultures de la Méditerranée occidentale, Djerba, avril 1981, pp. 333-351.

[19] Cfr. par ex. Cicéron, *Familières*, 7, 19 (juillet 44 av. J.-C.): « aussi, dès que le bateau eut quitté Velia, j'ai commencé à rédiger mes *Topiques* ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

bateau plutôt que par voie de terre[20]. Une villa maritime est même le cadre d'un entretien littéraire et philosophique, les *Académiques* de Cicéron. Le dialogue s'arrête d'ailleurs quand le matelot appelle pour l'embarquement, car le vent est devenu favorable[21]. La proximité de la mer peut être l'occasion d'autres loisirs. Dans *Orat.* 22, Cicéron raconte que Scipion et Lelius étaient heureux de s'être échappés de la ville comme d'une prison: « ... ils ramassaient des coquillages et des petits cailloux au pied de leur villa de Gaète ou sur la plage laurentine et ne craignaient pas, pour se détendre, de s'abaisser aux jeux les plus puérils ». Cette familiarité avec le littoral, lieu d'attraction, de plaisance en même temps qu'avec la mer qui inquiète peut expliquer la grande variété et la grande diversité des métaphores liées à la mer à propos de toutes sortes de sujets, les circonstances de la vie, le travail littéraire, l'art oratoire, les tourmentes de la guerre et de la vie politique. La liste n'est pas limitée. On s'étonnera par exemple de voir comparée la maison de Pompée située à Rome au Champ de Mars tout près de son théâtre à une chaloupe accrochée à un grand navire[22], ou plus extraordinaire, après une bataille qui oppose Carthage et Rome, l'errance des éléphants sans maître à celle des bateaux privés de leur gouvernail (métaphore qui fait peut être référence à une antique comparaison d'Homère qui associait le bateau et le cheval)[23].

La mer alimente les réflexions sur les créations humaines; Cicéron cite le bateau comme une de plus élégantes créations de l'esprit humain[24]. Elle fournit enfin des références aux philosophes et aux moralistes. Les métaphores portant sur le bateau de l'Etat paraissent aujourd'hui conventionnelles, mais c'est à l'époque de Cicéron que se répand l'image de l'homme d'Etat assimilé au pilote, *gubernator*, et l'usage de l'expression *gubernare rei publicae* dans la littérature latine[25]. Le vaisseau de l'Etat, dans un système de représentation aristocratique, a tendance à n'avoir besoin que d'un seul pilote quand apparaissent les troubles de la vie politique assimilés aux tempêtes.

---

[20] Cfr. Suétone, *Auguste*, 82, 3. Sur les voyages et la navigation, cfr. R. Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris 1988.

[21] Cicéron, *Académiques*, 2, 48.

[22] Plutarque, *Vie de Pompée*, 40, 9.

[23] Tite Live, 27, 48, 12. Sur la comparaison du navire à un cheval, cfr. par ex. *Odyssée*, 4, 707-709.

[24] Cicéron, *Orat.*, 3, 49, 179.

[25] Cfr. E. Lepore, *Il princeps ciceroniano e gli ideali politici della tarda repubblica*, Napoli 1954, p. 40 et sq.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Mais, avant d'étudier la fréquence de cette comparaison et les circonstances de son utilisation, je voudrais d'abord faire quelques remarques sur la fascination créée par les mouvements de la foule comparés à ceux de la houle ainsi que, parallèlement, sur la crainte face aux réactions inattendues des citoyens romains réunis dans les assemblées politiques. L'immensité mouvante de la mer, la tempête, la force des courants, sont les images associées pour décrire l'angoisse face à l'incontrôlable: c'est surtout l'oeuvre de Cicéron qui sera utilisée ici, par exemple le discours *pro Cluentio* 138: « de même que la mer est tranquille par sa nature, mais agitée et bouleversée par la force des vents, de même le peuple romain aussi, livré à lui-même, est paisible, mais il est soulevé par la voix des révolutionnaires comme par les plus violentes tempêtes ». Le peuple peut changer complètement d'avis au souffle de la moindre rumeur[26]. Enfin « il n'y a ni mer, ni flamme, si grandes soient-elles, qu'il ne soit plus facile de calmer qu'une foule lâchée à tous les débordements de son inexpérience »[27].

On votait souvent à Rome. Tous les ans se redistribuaient des pouvoirs considérables. L'exercice du pouvoir politique passe par l'élection, c'est le choix de tous les citoyens qui décide de l'accès d'un individu au consulat. La compétition est sévère. Les succès personnels antérieurs, la gloire des ancêtres sont pris en compte. Les profits des conquêtes font alors rivaliser les candidats dans la période qui précède les élections. Les manifestations de générosité (distribution de blé, organisation de banquets et de spectacles) permettent longtemps à l'avance d'influencer la mémoire collective des futurs électeurs. Le succès d'une candidature est la récompense de l'effort fait pour rassembler le plus grand nombre de voix possibles autour de son nom. Bâtir une campagne électorale en mobilisant ses amis, ses moyens d'action en clientèles, est une entreprise considérable, d'ailleurs elle-même comparée à une navigation maritime qui, quand les vents sont favorables, nécessite un bon pilote[28]. Depuis 139 av. J.-C. le vote est devenu secret. Le nom des candi-

---

[26] CICÉRON, *pro Murena*, 17, 35.

[27] IDEM, *de republica*, 1, 42, 65.

[28] IDEM, *Familières*, 2, 6, 4 . Sur les élections à Rome, cfr. C. NICOLET, *Le métier de citoyen dans la Rome republicaine*, Paris 1976; L. ROSS TAYLOR, *La politique et les partis à Rome au temps de César*, trad. fr. Paris 1977, avec une introduction par E. DENIAUX; E. DENIAUX, *De l'ambitio à l'ambitus, les lieux de la propagande et de la corruption électorale à la fin de la République*, in colloque CNRS *L'Urbs, espace urbain et histoire* (Ier siècle av. J.-C., IIème siècle ap.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

dats choisis est inscrit par l'électeur sur une tablette de bois enduite de cire. Il devient donc plus difficile d'espérer obtenir par le vote la récompense directe des faveurs dispensées par le candidat. Or c'est à cette époque que la masse potentielle des électeurs devient considérable. Après la guerre sociale, l'accès de près d'un million d'individus à la citoyenneté romaine va bouleverser les structures de la cité traditionnelle. Tous ont alors le droit de venir à Rome pour exercer leurs droits politiques. Pour accueillir la foule des votants, César construisit une enceinte électorale au Champ de Mars dont la capacité d'accueil était de 70.000 places[29]. Pour suggérer cette notion d'immensité, pour évoquer l'imprévisible, l'incontrôlable dans le déroulement des comices, plusieurs images de la mer ont été retenues dans la littérature latine, particulièrement la marée et la tempête. C'est la marée qui permet de représenter le caractère inattendu, inconstant de la foule assemblée dans les comices: « les ondes des comices, comme une mer profonde et sans mesure, se mettent parfois à bouillonner comme une sorte de marée qui les porte vers ceux-ci et les éloigne de ceux-là »[30], car, lorsqu'il élit et porte un jugement, « le peuple ne fait pas preuve de discernement, de choix raisonné, mais se laisse conduire par une impulsion, par une certaine irréflexion »[31]. Le choix d'un magistrat par les comices apparaît alors dû à une impulsion soudaine des sympathies[32]. Le caractère soudain, inexplicable du choix des votants est aussi comparé aux tempêtes: « car, si les tempêtes sont souvent provoquées par une constellation... souvent elles éclatent sans aucune raison précise, en vertu d'une cause mystérieuse. Il en va ainsi des tempêtes populaires dans les comices, souvent on pourra comprendre quel signe les a provoquées, souvent, la cause en est si mystérieuse que le hasard seul paraît les avoir suscitées »[33]. Celui qui aspire au pouvoir doit apprendre à les subir et à les cal-

---

J.-C.), col. E.F.R., Rome 1987, pp. 279-304. Sur l'élection conçue comme un échange, cfr. E. Deniaux et P. Schmitt-Pantel, *La relation patron-client en Grèce et à Rome*, colloque *La cité antique, à partir de l'oeuvre de M.I. Finley*, « Opus », 6-8 (1987-1989), pp. 147-163.

[29] Les *Saepta Iulia*. Sur les espaces réservés aux votes et sur les assemblées électorales romaines, cfr. L. Ross Taylor, *Roman Voting Assemblies*, Université du Michigan, 1966 et C. Nicolet cit.

[30] Cicéron, *pro Plancio*, 6, 15.

[31] Idem, *pro Plancio*, 4, 9.

[32] Idem, *pro Murena*, 25, 53.

[33] Idem, *pro Murena*, 17, 36.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mer, et encore: « notre rôle à nous, qui sommes entraînés dans cette tempête qu'est la vie politique et par ses remous, consiste à supporter avec patience les volontés du peuple;... à les apaiser lorsqu'elles sont dans la confusion »[34].

Le vote secret est fièrement revendiqué comme un privilège (*pro Plancio* 4, 10) du premier peuple de l'Univers, maître absolu et vainqueur de toutes les nations, qui peut ainsi donner et enlever à chacun ce qu'il veut. Pourtant celui-ci est redouté; il ne laisse voir que le visage des gens mais dissimule leur pensée et leur donne la liberté de faire ce qu'ils veulent tout en promettant ce qu'on leur demande[35]. « Rien de plus inconstant que la foule, affirme encore Cicéron, rien de plus impénétrable que l'opinion des hommes, rien de plus décevant que tout le régime des comices »[36]. Le hasard peut favoriser ou défavoriser un candidat qui a pourtant réussi à se fabriquer une bonne image. Cicéron a très bien décrit l'angoisse qui précède le vote: « nous craignons non seulement les critiques qu'on peut adresser en public, mais même les réflexions qu'on peut faire en secret; un bruit vague, une histoire de pure fantaisie nous font frissonner. Nous scrutons tous les visages, tous les regards »[37]. C'est alors qu'il évoque les mouvements des courants marins les plus violents, celui du détroit de l'Euripe qui sépare la Béotie de l'île d'Eubée, courant qui connait de très brutales alternances: « quel bras de mer, quel Euripe peut avoir tant de mouvements, des agitations et des alternances de courants si violents et si divers qu'on puisse les comparer aux bouleversements et aux fluctuations que comporte le régime des comices? Le délai d'un jour, l'intervalle d'une nuit suffisent souvent à tout bouleverser et l'opinion publique tourne parfois complètement au souffle de la moindre rumeur »[38]. Quintilien admirait déjà sous l'Empire la force évocatrice de cette comparaison de la mer avec la foule inconstante[39].

Les métaphores, qui mettent si bien en évidence les redoutables agitations des comices, délimitent aussi les contours d'une autre peur, celle des troubles de la vie politique. C'est ainsi que s'exprimait Cicéron, quand à la

---

[34] IDEM, *pro Plancio*, 4, 11.

[35] IDEM, *pro Plancio*, 6, 16.

[36] IDEM, *pro Murena*, 17 36.

[37] IDEM, *pro Milone*, 15, 42.

[38] IDEM, *pro Murena*, 17, 35.

[39] QUINTILIEN, *Inst. Or.*, 8, 6, 49.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

fin de son consulat marqué par la répression de la conjuration de Catilina, il défendait au tribunal son ami Murena: « quand les navigateurs sortent du port, ceux qui y rentrent venant de la haute mer s'empressent généralement de les prémunir de leurs conseils contre tout ce qu'ils auront à craindre des tempêtes, des pirates, des passages dangereux, car un sentiment naturel nous intéresse à ceux qui vont aborder les dangers que nous avons courus. Quant à moi, qui, après une telle tourmente, vais bientôt apercevoir la terre, quelles doivent être mes dispositions à l'égard d'un homme qui, je le vois, va affronter les pires tempêtes politiques? »[40] Les aléas de la vie politique sont alors comparés à ceux de la navigation qui sont de deux ordres, les risques naturels, tempêtes, violences des courants de marée, écueils et les risques des hommes qui dominent les mers, les pirates. La piraterie a sévi à toutes les époques dans la Méditerranée à l'état endémique, comme une forme dégradée de l'économie maritime. Mais, au dernier siècle de la République, s'était développée une piraterie que l'on pourrait qualifier de grande piraterie. Les circonstances politiques, particulièrement la disparition de l'autorité des souverains hellénistiques sur la mer, peuvent l'expliquer. La mer et surtout la Méditerranée orientale échappait alors au contrôle de Rome. « La piraterie régnait alors littéralement sur les mers, entravant toute circulation commerciale, s'emparant des richesses entreposées dans les ports »[41]. Les pirates pratiquaient des enlèvements de citoyens contre rançon (César en fut même la victime[42]) et faisaient aussi des intrusions sur les côtes italiennes[43]. C'est en 67 av. J.-C. que Rome se décida à mettre fin à cette situation en confiant à Pompée un commandement exceptionnel avec des moyens énormes pour rétablir l'ordre sur toutes les mers[44]. Cicéron écrivait quelques années après que Rome ait réussi à instaurer la paix sur les mers, mais le souvenir du climat de terreur antérieur était encore très présent[45].

---

[40] Cicéron, *pro Murena*, 1, 4.

[41] Cfr. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime* cit., p. 38.

[42] Cfr. Plutarque, *Vie de César*, 1, 2.

[43] Cfr. Cicéron, *Imp. Pomp.*, 17, 53: « l'exercions-nous, cet Empire, quand les envoyés du peuple romain... étaient faits prisonniers... quand toutes les mers nous étaient si bien fermées qu'il nous était impossible d'aller traiter dans les pays d'outre mer aucune affaire privée ou publique? ».

[44] Cfr. par ex. M. Benabou, *Rome et la police des mers au Ier siècle av. J.-C. et la répression de la piraterie cilicienne*, in *L'Homme méditerranéen et la mer* cit., pp. 60-69.

[45] « Les histoires de pirates s'emparent des esprits », cfr. E.M. de Saint Denis cit., p. 97.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

La comparaison de l'Etat et d'un bateau n'est pas originale même si la forme de celle-ci fut renouvelée par Cicéron. D'autres auteurs ont aussi assimilé les troubles intérieurs aux tempêtes, particulièrement Plutarque qui, dans son traité sur la Fortune des Romains, montrait comment, dès les premiers temps, le bateau de l'Etat avait survécu aux tempêtes. La précision du détail dans la représentation des risques qui menacent le bateau à peine construit, la cité nouvellement créée, est tout à fait remarquable: Plutarque évoque le roi Numa dont le règne fut guidé, dit-on, par une extraordinaire Bonne Fortune. « Elle trouva la Ville comme prise dans un sombre tourbillon, sur une mer démontée, ballottée par la haine et la malveillance des peuples voisins et limitrophes, enflammée par des maux et des dissensions sans nombre et elle fit tomber le vent des ardeurs et des jalousies hostiles... De même que, pour construire un vaisseau marchand ou une trirème, il faut asséner des coups redoublés à grand renfort de marteaux, de clous, de chevilles, de scies et de haches, mais qu'on doit ensuite le laisser reposer et se consolider le temps requis jusqu'à ce que les liens qui assemblent les pièces tiennent bien et que les jointures aient pris de la consistance, car s'ils sont tirés à la mer quand les pièces sont encore fraîchement rapportées et leur assemblage fragile, l'ensemble se disloquera dans les remous et fera eau de toute part, de même le premier chef et créateur de Rome, qui usa pour la former de ces solides charpentes qu'étaient des campagnards et des bergers, connut bien des peines, résistant à des guerres et des dangers terribles, contraint qu'il était de se défendre contre ceux qui s'opposaient à la naissance et à la fondation de la Ville »[46].

A la fin de la République, au moment où se heurtent les ambitions personnelles des chefs de guerre, où se dégradent les institutions, où progresse la violence, la métaphore la plus attendue est celle de la tempête, des ouragans qui soufflent sur la République. Mais d'autres allusions aux risques de la mer sont aussi proposées et l'émergence de l'image d'un bon pilote indispensable à la tête de l'Etat préfigure l'idée de l'acheminement vers un pouvoir unique, celui de l'Empereur.

Dans la représentation traditionnelle du vaisseau de l'Etat, la coque est constituée par le peuple des citoyens; le Sénat, tuteur, défenseur de la République, tient le gouvernail, associé aux magistrats. Aux temps du calme, de la

---

[46] PLUTARQUE, *Fortune des Romains*, 9.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tranquillitas, de la paix publique, la liberté du peuple romain était protégée par la *gubernatio* du Sénat[47]. Mais « il en est d'un Etat comme d'un vaisseau où la cargaison, également répartie, maintient l'équilibre; si celle-ci se trouve concentrée en un seul point, elle fait tout pencher faute de contrepoids et entraîne le naufrage »[48]. Il en fut ainsi de Rome qui s'engloutit, assure Plutarque, à propos de la lutte pour le pouvoir qui opposa Pompée à César. L'idée du déséquilibre du bateau peut guider l'étude, mais l'histoire des crises de la fin de la République peut aussi se lire à travers l'image des périls de la mer. L'époque des luttes entre les partisans de Marius et de Sylla entraîne les plus notables vers le camp de Sylla, comme vers un port de salut[49], alors que les proscriptions syllaniennes causent le « naufrage » des fortunes des victimes du dictateur[50]. En 63 av. J.-C., la conjuration de Catilina est comparée à un véritable ouragan qui s'étend sur la République. Ciceron s'adressant aux sénateurs les interpelle ainsi: « Pères conscrits, tendez toutes vos forces pour le salut de la République, voyez tout autour d'elle s'amonceler la tempête! »[51]. Les troupes de Catilina sont alors assimilées à des naufragés exténués, rejetés par les flots. Ce sont des épaves recueillies de partout alors qu'il s'agit surtout des anciens soldats de Sylla, précédemment dotés de terres[52].

Le tribunat de Clodius, qui contraignit Cicéron à l'exil, en 57 av. J.-C. est plus dévasteur encore: Clodius est « le génie infernal de la patrie, la *tempestas* de la Republique incarnée »[53]. La description de ses ravages est extraordinaire. Elle emprunte à l'image du pirate qui contrôle les mers et

---

[47] Cfr. par ex. CICÉRON, *de domo sua*, 50, 130: « *tempus illud erat tranquillum et in libertate populi et gubernatione positum senatus* ».

[48] PLUTARQUE, *Vie de Pompée*, 47.

[49] Cfr. par ex. PLUTARQUE, *Vie de Pompée*, 8 et *Vie de Sylla*, 22.

[50] Cfr. par ex. la recommandation de C. CURTIUS en 45 av. J.-C.; il possède une terre à Volterra, dans laquelle il a investi les débris de son naufrage (qui remonte à l'*iniustissima calamitas* de l'époque de Sylla), CICÉRON, *Familières*, 13, 5.

[51] Cfr. CICÉRON, *in Catilinam*, 4, 2, 4: « *Patres conscripti, incumbite ad salutem rei publicae; circumspicite omnis procellas* ». Le mot utilisé est alors *procella*, ouragan.

[52] IDEM, *in Catilinam*, 1, 12, 30: « qu'il emmène ses partisans, qu'il ramasse en un lieu ces épaves recueillies de partout », « *suos eduxerit et eodem ceteros undique collectos naufragos aggregarit* », cfr. aussi 2, 11, 24: « en face de cette poignée de naufragés rejetés par les flots et exténués », « *contra illam naufragorum eiectam ac debilitatam manum* ».

[53] CICÉRON, *in Vatinium*, 14, 33: « *sed appelarisne nominatim... furiam patriae, tempestatem rei publicae, Clodium* ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

interprète d'une manière originale celle de la tempête en utilisant des stéréotypes qui furent ensuite largement véhiculés par les fameuses descriptions des tempêtes de l'Enéide de Virgile: le coup de vent brutal, la mer qui se hérisse, l'obscurité qui tombe, le bateau qui se désagrège, la terreur qui s'abat sur les passagers[54]: tous les éléments sont déjà présents dans les discours de Cicéron: « mais tout d'un coup ce fut la tempête, le brouillard pour les bons citoyens, l'épouvante imprévue et soudaine, les ténèbres sur la république, la ruine et la conflagration de l'Etat »[55], ou encore: « mais toi, ouragan de la patrie, tourbillon perturbateur de la paix et du repos, quand, dans le naufrage de la République, tu as répandu les ténèbres, englouti le peuple romain, renversé et submergé le Sénat, tu as détruit, violant toute religion »...[56].

Le Sénat ayant été dépossédé du gouvernail de l'Etat parce que Clodius le lui a enlevé par la force, le bateau de l'Etat dérive dans la haute mer des séditions et des discordes[57]. La plus étonnante de ces descriptions associe l'image de la tempête à celle du pirate. Cicéron apostrophe Clodius: « Que dire enfin? si ce qu'on t'a vu faire dans ces ténèbres, dans ces nuées et ces tempêtes qui aveuglaient la République, quand, après avoir arraché le gouvernail des mains du Sénat et jeté le peuple hors du vaisseau, toi-même comme pirate en chef, suivi du plus impur troupeau de brigands, tu naviguais à pleines voiles, quel coin de terre aurait échappé à la souveraineté clodienne? »[58] L'accusation portée est d'une rare violence. Il est exceptionnel que Cicéron utilise l'image du pirate pour décrire les méfaits d'un homme d'Etat romain. Cependant les deux consuls de l'année 58, complices de Clodius, responsables

---

[54] Sur les tempêtes de l'Enéide, cfr. E.M. DE SAINT DENIS cit., p. 248 et sq. Sur l'utilisation postérieure des stéréotypes virgiliens, ct. A. CORBIN cit., p. 21 et M. BROSSE, *La littérature de la mer en France, en Grande Bretagne et aux Etats Unis*, 1829-1870, thèse, Paris 1978, Lille III, 1983, chapitre 3, une dramaturgie de la mer, p. 274 et sq.

[55] CICÉRON, *de prov.cons.*, 18, 43: « *ecce illa tempestas, caligo bonorum et subita atque improvisa formido, tenebrae rei publicae, ruina atque incendium civitatis* ».

[56] IDEM, *de domo sua*, 53, 137: « *tu, procella patriae, turbo ac tempestas pacis atque otii, quod in naufragio rei publicae, tenebris offusis, demerso populo Romano, everso atque eiecto senatu, dirueris... religione omni violata* ».

[57] IDEM, *pro Sestio*, 20, 46: « *cum vero in hanc rei publicae navem, ereptis senatui gubernaculis fluitantem in alto tempestatibus seditionum ac discordiarum* ».

[58] IDEM, *de domo sua*, 10, 24: « *quid tandem? si quae tum in illis rei publicae tenebris caecisque nubibus et procellis, cum senatum a gubernaculis deiecisses, populum e navi exturbasses, ipse archipirata cum grege praedonum impurissimo plenissimis velis navigares...; ecqui locus orbi terrarum vacuus... imperio Clodiano fuisset?* ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

du départ de Cicéron pour l'exil, sont qualifiés de la même manière[59]. Il est remarquable aussi que ce soit sous le nom de pirates qu'Auguste désigne, dans les *Res Gestae*, les armées de Sextus Pompée qui tenta de contrôler la Méditerranée après la mort de César, à l'époque du second triumvirat[60].

Il existe enfin une métaphore utilisée par Cicéron dans l'invective, c'est celle qui compare l'avidité de certains hommes politiques aux gouffres marins et aux écueils: les deux consuls de 58, Gabinius et Pison, sont ainsi interpellés: « vous deux, double gouffre, double écueil de l'Etat »[61]. Enfin il n'est pas surprenant de retrouver dans cette catégorie Antoine, l'adversaire de Cicéron contre lequel il écrivit les Philippiques; sa cupidité à l'égard des richesses de ses adversaires ainsi que celle de son frère sont comparées à des gouffres[62]: « C'est un fait incroyable et qui tient du prodige – dit Cicéron – qu'Antoine ait dissipé tant de richesses, je ne dirai pas en si peu de mois, mais en si peu de jours. Charybde est-il aussi vorace? »[63].

C'est alors que Cicéron trouve le bateau de l'Etat complètement disloqué[64]. On retiendra aussi, pour la période des guerres qui suivirent la mort de César, un très beau poème d'Horace, *Odes*, 1, 14, allégorie du vaisseau de l'Etat ballotté par la tempête des luttes civiles: « O navire, de nouveaux flots vont t'emporter sur la mer. Oh! Que fais-tu ? Gagne résolument le port. Ne vois-tu point comme ton flanc est dégarni de rames, comme ton mât, blessé par le rapide Africus, comme tes vergues gémissent, comme, privée de câbles, ta quille peut à peine endurer les caprices trop impérieux de l'onde? Tu n'as plus de voiles intactes, tu n'as plus tes dieux intacts pour les invoquer si le malheur te presse encore... Si tu ne veux pas être un jouet promis aux vents, prends garde »...[65].

---

59 Gabinius et Pison, les deux consuls, sont qualifiés de *praedones* dans CICÉRON, *in Pisonem*, 10, 24.

60 AUGUSTE, *Res gestae*, 25, 1.

61 CICÉRON, *in Pisonem*, 10, 24: « *geminae voragines, scopulique rei publicae* ».

62 CICÉRON, *Philippiques*, 11, 10.

63 IDEM, *Philippiques*, 2, 66-67.

64 IDEM, *Lettres à Atticus*, 15, 11, 3 (en juin 44): « *prorsus dissolutum offendi navigium vel potius dissipatum* ».

65 « *O navis, referent in mare te novi fluctus. O quid agis? fortiter occupa portum. Nonne vides ut nudum remigio latus, et malus celeri saucius Africo antemnaeque gemant ac sine funibus vix durare carinae possint imperiosius aequor? non tibi sunt integra lintea, non di, quos iterum pressa vo-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Nombreuses sont les références aux tempêtes dans les lettres de Cicéron qui suivirent la victoire de César sur Pompée; l'auteur assiste de ses lettres ses amis victimes des tempêtes et obligés de s'exiler[66]. C'est à cette époque aussi que Cicéron, écarté du pouvoir, se plaint à un ami, L. Papirius Paetus en lui disant qu'il s'était autrefois installé à la poupe et qu'il tenait le gouvernail, alors qu'il n'y a pour lui maintenant qu'une place à la sentine[67].

La force avait remplacé le droit. La liberté politique n'était plus défendue que par quelques uns. L'immense naufrage de la cité suggère à Cicéron un désir de fuite. Il se prépare à traverser la mer et à se laisser emporter vers la Grèce, mais la mer se met au service de la politique; les vents étésiens, en bons citoyens, refusent de l'accompagner quand il désertait la République; l'Auster lui barrant la route de son souffle puissant, le ramène chez lui pour protéger à nouveau l'Etat[68] et conseiller ceux qui souhaitent comme lui combattre pour la liberté, ainsi son ami Q. Cornificius: « embarque avec nous, lui dit-il, assieds-toi à la poupe; il n'y a plus qu'un navire pour tous les gens de bien et nous nous efforçons de lui faire suivre la bonne route. Puisse la traversée être heureuse, mais quels que soient les vents, notre expérience ne sera pas en défaut »[69]. La suite est connue, avec l'histoire du conflit entre deux hommes, Octave et Antoine, et la victoire d'Octave à Actium.

C'est alors qu'un seul homme accapara la barre de l'Etat. La métaphore se trouve par exemple chez Philon d'Alexandrie (*leg. ad Gaium. 149*): « Auguste qui, le premier, confia la barre du vaisseau commun à un seul pilote, lui-même, d'une admirable compétence dans le gouvernement ».

---

ces malo... Tu, nisi ventis debes ludibrium, cave ». La métaphore du bateau de l'Etat menacé par la tempête est utilisée dans les cités grecques dès l'époque archaïque; elle est déjà dans Theognis de Mégare (v. 680) au VIème siècle av. J.-C.; cfr. aussi Alcée, frgs 41 et 49 (Th. Reinach). Elle est typique des périodes de troubles politiques et est souvent utilisée par l'aristocratie comme argument pour rétablir la concorde en conservant la direction de la cité, cfr. aussi, par ex. Platon, *République*, 6, 488, pour une référence au bateau en péril à cause des discordes entre les matelots. Je remercie Alain Fouchard de m'avoir fait connaître ces références.

[66] Cfr. par ex. la lettre de Cicéron à son ami Q. Ligarius, *Familières*, 6, 14, 3 (en 46 av. J.-C.).

[67] Cicéron, *Familières*, 9, 15, 3: « *sedebamus diutius enim in puppi et clavum tenebamus, nunc autem vix est in sentina locus* » (46 av. J.-C.).

[68] La métaphore se trouve dans la lettre *Familières*, 12, 25, 3.

[69] Cfr. *Familières*, 12, 25, 5 (43 av. J.-C., quelques mois avant l'assassinat de Cicéron): « *conscende nobiscum, et quidem ad puppim. Una navis est jam bonorum omnium, quam quidem nos damus operam ut rectam teneamus, utinam prospero cursu, sed quicumque venti erunt, ars nostra certe non aberit* ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

L'image du pilote qui tient le gouvernail et conduit le vaisseau de l'Etat vers un même but avait été largement répandue auparavant dans les discours de Cicéron, particulièrement dans la période située entre les menées révolutionnaires de Catilina et celles de Clodius. Le mot *gubernator* était alors associé à celui de *conservator, tutor, custos, rector, moderator*[70]. L'idée de salut d'un Etat menacé est privilégiée dans ce vocabulaire où les métaphores, souvent empruntées au langage philosophique grec (on songe à Platon), sont parfaitement assimilées dans l'expérience linguistique et politique romaine[71]. On devine l'usage qui peut être fait d'un semblable *topos* à une époque où se multiplient les périls de la vie politique. « Ceux qui ont revendiqué de tenir le gouvernail de la patrie doivent veiller et travailler, avec toute leur science et toute leur diligence, à maintenir intacts les fondements (de l'Etat)... à ne pas dévier de leur course et à gagner ce havre de tranquillité et d'honneur »[72]. Pour assurer la conservation de l'Etat, l'expérience politique est nécessaire. Elle est comparable à l'expérience technique du pilote: « quelle ridicule présomption quand on s'avoue incapable de conduire une barque, de prétendre qu'on saura piloter des quinquérèmes ou des navires plus grands encore »[73].

Le caractère du magistrat, son origine, sont jugés en fonction du but à atteindre. C'est encore une métaphore maritime qui est utilisée à propos du consul Gabinius dont Cicéron a critiqué l'action en 58: « qui donc en effet aurait pu penser que le gouvernail d'un si grand empire et la barre de l'Etat, au cours d'un voyage et sur des flots aussi périlleux, pouvaient être tenus et manoeuvrés par un individu brusquement sorti des longues ténèbres des bouges et de la débauche? »[74]. Mais sont aussi pesées les actions passées du futur magistrat, garanties de la sécurité de l'Etat pour l'avenir. Tite Live rap-

---

[70] Cfr. E. Lepore cit., p. 41 et sq. Quand il fait référence au consulat qu'il a exercé en 63 av. J.-C., Cicéron dit qu'il s'était installé à la poupe et tenait la barre (il avait alors réprimé la conjuration de Catilina): « *enim in puppi et clavum tenebamus.* », *Familières*, 9, 15, 3.

[71] Chez Platon, l'art du politique est comparé à l'art du pilote de navire, ainsi qu'à l'art du médecin et du stratège, cfr. par ex. J. Jouanna, *Le médecin, modèle du législateur dans les lois de Platon*, in « Ktèma », 3 (1978), pp. 77-92. Cfr. par ex. chez Cicéron, *de republica*, 1, 40, 62, l'idée, énoncée par Scipion, qu'il vaut mieux confier le navire à un seul pilote, la malade à un seul médecin.

[72] Cicéron, *pro Sestio*, 46, 99.

[73] Idem, *Orat.*, 1, 38, 174.

[74] Idem, *pro Sestio*, 9, 20.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

porte les propos d'un magistrat présidant des comices électoraux qui interrompit le déroulement de ceux-ci au moment où ils allaient élire T. Otacilius au consulat: ce candidat lui paraissait trop peu compétent pour diriger l'Etat et conduire les armées. Le discours reconstruit par Tite Live reprend l'idée du savoir technique du pilote, seul apte à tenir la barre en cas de tempête: « chaque matelot, chaque passager peut tenir le gouvernail lorsque la mer est tranquille: mais, lorsque s'est élevée une violente tempête et qu'au milieu des flots irrités le navire est emporté par les vents, c'est alors qu'il faut un homme et un pilote. Nous ne voguons point sur une mer paisible, et déjà plus d'un orage a failli nous submerger: aussi le choix du pilote que vous allez placer au gouvernail réclame tous vos soins, toute votre sollicitude; T. Otacilius, nous avons essayé tes moyens dans des circonstances moins difficiles. Mais, pour nous fier à toi dans une affaire de cette importance, nous as-tu rassurés? non, certes »[75].

Les images sont communes; leur répétition même est porteuse de signification. Il arrive cependant qu'apparaisse une notation originale, fondée sur une expérience personnelle de la navigation; ainsi, lorsque Cicéron décrit les qualités de l'homme politique qui sait s'adapter aux circonstances. Celui-ci doit posséder l'intelligence des situations, accepter de changer provisoirement de direction tout en fixant le regard sur le terme ultime de sa course, donc garder son cap et savoir louvoyer. Cicéron répond alors à un ami qui lui reprochait son changement d'attitude à l'égard de César après la victoire de celui-ci: « jamais on ne voit faire un mérite aux grands hommes d'Etat de rester perpétuellement du même avis. C'est un art pour le navigateur de savoir céder à la tempête... et quand on peut arriver au port par un détour en modifiant la voilure, c'est folie de vouloir tenir coûte que coûte sa ligne primitive plutôt que de la modifier pour n'en pas moins aboutir finalement où l'on veut: de même, puisque nous devons tous, dans l'administration de la chose publique, avoir en vue le repos dans l'honneur, notre devoir n'est pas de tenir toujours le même langage, mais de viser le même but »[76].

Ceux qui, comme Cicéron, avaient réfléchi au destin de l'Etat et à la survie des institutions, avaient suggéré qu'en période de crise, le recours à un pilote unique serait la solution la meilleure. Les circonstances le montrèrent:

---

[75] Tite Live, 24, 8, 13.

[76] Cicéron, *Familières*, 1, 9, 21 (lettre à Lentulus, datée de 52 av. J.-C.). Sur l'aptitude des bateaux romains à remonter au vent, cfr. J. Rougé cit., p. 65.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

l'Empire mit fin aux tempêtes de la République. Auguste transforma la République en une monarchie qui ne voulait pas dire son nom. Il disposa alors d'un très large consensus: « usé et brisé par les guerres civiles et les troubles, le peuple de Rome était prêt à abandonner le ruineux privilège de liberté et à se soumettre à un gouvernement sévère »[77] qui assurerait la sécurité de sa vie et de ses biens. Les provinces s'unirent pour célébrer le culte de l'homme qui les sauvait des « tempêtes » des mauvais gouverneurs[78] et rétablissait la paix et la postérité: « c'est lui qui purgea la mer des bateaux de pirates et la remplit des vaisseaux de commerce; c'est lui qui a élevé toutes les cités à la liberté, qui a ramené le désordre à l'ordre »[79].

Avec l'Empire disparaît l'angoisse liée aux rencontres des pirates, mais la peur des colères de la mer demeure. C'est alors qu'est invoquée la protection de l'Empereur. Auguste devient l'espérance du salut pour ceux qui prennent le large et pour ceux qui rentrent au port. Il est intéressant de le voir représenté - du moins dans la partie orientale du monde romain - comme le dieu que l'on supplie quand la mer se déchaîne. A Alexandrie, se dressait sur une hauteur, bien en vue face aux ports, un immense sanctuaire dont la richesse de la décoration était extraordinaire. Il était dédié à César (Auguste) Epibaterios (celui qui permet l'arrivée à bon port)[80].

L'épisode des marins d'Alexandrie débarquant dans la baie de Pouzzoles est bien connu aussi. Il confirme cet aspect particulier du culte rendu à l'Empereur Auguste: « comme il longeait la baie de Pouzzoles, les passagers et les matelots d'un navire d'Alexandrie qui venait d'aborder, s'étant rendus auprès de lui, vêtus de blanc, couronnés de fleurs et brûlant de l'encens, lui avaient prodigué, avec tous leurs voeux de bonheur, les plus magnifiques louanges: "c'est grâce à vous, disaient-ils, que nous vivons, grâce à vous que nous pouvons naviguer, grâce à vous que nous jouissons de notre liberté et

---

[77] Cfr. R. Syme, *La révolution romaine*, trad. fr., Paris 1967, p. 488.

[78] Cfr. par ex. l'allusion métaphorique à la tempête provoquée en Sicile par le mauvais gouvernement de Verrès, Cicéron, 2 *Verrines*, 1, 38, 96.

[79] Philon d'Alexandrie, *Leg. ad Gaium*, 147.

[80] Idem, *Leg. ad Gaium*, 151. Sur la localisation de ce temple, cfr. P.M. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, Oxford 1972, t. 1, pp. 24-25; C. Merriam, *The Caesareum at Alexandria*, in « Trans. Am. Phil. Ass. » 14 (1883), pp. 5-35; G. Lumbroso, *L'Egitto al tempo dei Greci e dei Romani*, Roma 1882, pp. 154-161. Sur le culte d'Auguste qui permet l'arrivée à bon port, cfr. F. Richard, *Les souverains en « theoi epibaterioi », sur un aspect particulier du culte impérial, Navires et commerce de la Méditerranée antique*, in « Cahiers d'histoire », 33 (1988), pp. 441-452.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

de nos biens'' »[81]. Ainsi les marins remercient l'Empereur de leur avoir conservé la vie, la liberté et de leur avoir rendu la prospérité.

En Occident, les poètes célèbrent aussi l'homme qui, depuis la victoire navale d'Actium, règne sur les mers. Dans les *Géorgiques* de Virgile, Auguste est appelé « le maître des moissons ». Mais il est aussi qualifié de « maître des tempêtes »[82]. Properce, enfin, interpelle le marin ainsi: « et toi, navigateur, quand tu rentres au port et quand tu le quittes, partout songe à César sur la mer ionienne »[83]. Dans l'imaginaire des sujets de l'Empire, Auguste partage donc avec les dieux le pouvoir d'apaiser la mer et ses tempêtes. C'est du moins cette vision de l'homme providentiel qu'ont tenté de transmettre à Rome les poètes officiels du nouveau régime.

---

[81] SUÉTONE, *Auguste*, 98.

[82] VIRGILE, *Georgiques*, 1, 27: « *et te maximus orbis auctorem frugum tempestatumque potentem accipiat* ».

[83] PROPERCE, *Elegies*, 3, 11, 71-72: « *at tu, sive petes portus seu navita linques, Caesaris in toto sis memor Ionio* ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

MICHEL MOLLAT DU JOURDIN

LES ÎLES OCÉANIQUES: DU MYTHE AUX RÉALITÉS (MOYEN AGE ET ÉPOQUE DES DÉCOUVERTES)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Foisonnantes, chacun le sait, dans la littérature et la cartographie des voyages d'exploration, les îles mêlent des clichés légendaires aux réalités certaines. Christophe Colomb n'attachait pas une valeur absolue aux nombres des îles qu'il prétendait avoir occupées: 1400 d'après une lettre du pape Alexandre VI, 1700 dans un message aux membres du Conseil de Castille[1]. Pourtant, il était très en deçà des nombres avancés notamment pour l'Océan Indien par ses prédécesseurs: 12.700 chez Marco Polo, une des ses références préférées, 20.000 chez Guillaume Adam, un missionaire dominicain qui séjourna plusieurs mois à Socotora vers 1320. Qu'eussent ils dit, les uns et les autres, s'ils avaient eu connaissance des archipels de l'Océan Pacifique? Pour ceux-ci on connaît seulement des traditions orales, de chronologie problématique, mais dont le contenu permettrait à l'ethnologie des comparaisons significatives avec les textes historiques concernant les deux autres grands océans. On pourrait se souvenir du propos du philosophe Paul Ricoeur selon lequel « les mythes ne sont pas des fables, mais une exploration, sur le mode symbolique, de notre rapport aux êtres et à l'Etre ».

L'histoire de la découverte du Monde ressemble à un dialogue du mythe et de la réalité, entre lesquels se déroule un constant va - et - vient; le mythe éveille la curiosité et stimule l'entreprise; les réalités nourrissent le mythe et encouragent l'activité. Ainsi les îles ont tenu une place originale dans la conception, la réalisation et l'idéalisation de la découverte. Le cas de Christophe Colomb et des grandes explorations géographiques permet d'en vérifier la démonstration.

Si l'on admet, avec Lévy-Strauss, que la substance du mythe se trouve dans l'histoire qui y est racontée, on comprend la profondeur du terrain dans lequel s'est enracinée la conviction de Christophe Colomb. Nourri de la Bible comme il l'était, Colomb ose appliquer à soi-même, « Christum ferens »,

---

[1] *Oeuvres de Christophe Colomb*, éd. A. Cioranescu, Paris 1961, pp. 265 et 305.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ce verset d'Isaïe (LX, 9-13): « C'est en moi que les îles espèrent. Les bateaux de Tarsis ont pris la tête pour ramener de loin tes fils, avec leur argent et leur or ». Colomb a dénombré les îles citées dans la Bible, inscrit en marge ses observations et dressé un catalogue sur une page entière à la fin de son exemplaire de l'*Historia rerum* d'Aeneas Sylvius Piccolomini (Pie II). Un biographe récent pense que Colomb est parvenu à se persuader que toutes les mers sont peuplées de terres et à se forger mentalement une géographie du monde insulaire fondée sur la Bible et nourrie d'une tradition issue de l'Antiquité et enrichie au Moyen-Age. Il en est arrivé à une fascination exercée sur son esprit par les archipels et à des sortes de transferts de souvenirs hérités de Polo sur de îles réelles ou imaginaires, telles que Banèque ou Babeque (alias Cuba) fabuleusement riche. Pendant deux mois (de novembre 1492 à janvier 1493) Colomb s'efforça d'aborder à ce Eldorado: en vain, et pour cause! L'illusion était partagée par ses compagnons, puisque Martin Alonso Pinzon en avait pris prétexte pour faire cavalier seul à la recherche de l'île au trésor sur *la Pinta*, du 21 novembre au 6 janvier. L'épisode en tout cas est exemplaire de la dialectique de la fiction et de la réalité. De Banèque, il ne fut plus question dans le Journal de Colomb et Martin Alonso rallia le navire amiral. Se rendre à l'évidence à l'occasion d'un épisode n'était pas cependant renoncer à l'ensemble du mythe insulaire[2].

* * *

Le mythe, dont on n'avait pas conscience, était assez fortement enraciné pour que les découvertes – celle de Colomb et les autres – se soient coulées dans le moule traditionnel. Les textes et les cartes en portent le témoignage. Mais le dossier est complexe, les identifications parfois difficiles, les interprétations embrouillées. Sans s'y attarder, il convient de rappeler la conviction invétérée au Moyen Age que le Globe terrestre est cerné par un océan périphérique, de sorte que le terres émergées, continents et archipels, auraient constitué un ensemble insulaire très fractionné. De telle sorte, on pourrait presque dire: au commencement était l'île. A côté de cette notion théorique et savante, l'héritage rassemblait une foule de légendes communes à tous les

---

[2] M. Balard, *Christophe Colomb, Journal de bord 1492-1493*, Paris 1992, *passim*. J. Heers, *Christophe Colomb*, Paris 1981, pp. 162, 353-354, 447-450.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

explorateurs et qui concernaient toutes les mers[3]. Des îles de l'Océan Indien, Marco Polo et ses émules chrétiens ou musulmans comme Ibn Batoutah au XIVe siècle, se sont faits les échos d'un folklore merveilleux. Marco Polo, après avoir indiqué les 12.700 îles, ajoute: « Il n'y a nul homme au monde qui, de toutes les îles de l'Inde, puisse conter la vérité »... Lui-même a laissé un récit de son voyage de retour où la véracité le dispute aux détails merveilleux: « maisons d'insulaires couverts en or » (c'était du cuivre) dans une île très « grandissime » où Colomb crut reconnaître en Cuba l'île de Cipango, c'est à dire le Japon[4].

Un mouvement alternatif a maintenu longtemps, dans les récits et sur les cartes, des données imaginaires et, en sens inverse, les découvertes ont souvent renforcé les mythes et multiplié les îles. Le premier des deux cas, cependant, est le plus fréquent. La mentalité des découvreurs en est largement responsable. Partis avec un bagage et des images qui les ont portés à l'action, ils eurent tendance à voir ce qu'ils s'attendaient à trouver et les réminiscences de leurs lectures transparaissent en leurs descriptions. Ainsi, remarque-t-on avec L. Olschki[5] que Colomb, à propos des îles Bahamas, tient un propos semblable à celui qui décrit des îles imaginaires dans le roman, alors en vogue dans la péninsule ibérique, Amadis de Gaule. Cette manière de relier la fiction au réel est caractéristique de générations qui mêlent les idéaux chevaleresques à l'esprit d'aventure. Pourtant cela n'épuise pas l'analyse. L'exemple le plus célèbre pour l'Atlantique est celui de l'île de Saint Brandan et de la pérennité du récit de sa navigation imaginaire, abondamment illustrée par la miniature. Son succès aux trois derniers siècles du Moyen Age est mis en évidence par la progression du nombre de manuscrits conservée: 3 du Xe siècle, 14 du XIe, 23 du XIIe, 29 du XIIIe, 19 du XIVe et 28 du XVe[6] soit un rapport de 40 à 69 entre les deux groupes Xe-XIIe, XIIIe-XVe. Mais la localisation

---

[3] M. Mollat, *Les explorateurs du XIIIe au XVIe s. Premiers regards sur des mondes nouveaux*, Paris 1984, réimpr. Paris 1992.

[4] J. Le Goff, *Occident médiéval et Océan Indien: un horizon onirique*, in *Méditerranée et Océan Indien*, Travaux du VIe Colloque international d'histoire maritime (Venise 1962), Paris 1970, pp. 243-264 (255). Marco Polo, éd. L. Hambis, *La description du Monde*, Paris 1953, p. 253.

[5] L. Olschki, *Storia letteraria delle scoperte geografiche*, Firenze 1937, N. Broc, *La géographie de la Renaissance*, 1980, p. 33 et sqq.

[6] H. Touchard, réf. citée supra n. 6, M. de la Roncière et M. Mollat du Jourdin, *Les Portulans*, Paris 1984, *passim*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

de l'île en question a varié entre les Canaries et l'Atlantique central (sur 58 localisations cartographiques depuis la fin du XIVe siècle, respectivement 3 et 21 fois); le plus étrange est la voir se prolonger jusqu'en... 1873 sur une carte marine britannique (localisation 51°10 Lat.N. et 19°50 Long.O.)[7]. Non moins inattendue est la figuration, à 26 reprises, d'une île de Saint Brandan dans l'Océan Indien. De même la cartographie a enregistré entre 1325 et 1667 la migration 89 fois constatée à travers l'Atlantique du toponyme insulaire Brasil, Brazil, Bragir et Bracir; la remarque ne s'applique pas seulment à la cartographie et s'étend au langage courant dans la société du XVIe siècle; ainsi à Rouen les contrats d'affrétement passés devant notaire ont pour destination l'« île du Brésil ». C'est le résultat d'un certain concept de l'île sur lequel il faudra revenir. D'ailleurs, on a pu en dire autant du mot Antilia repéré 12 fois entre 1424 et 1492 et confondu avec les Iles des Sept Cités relevées 16 fois entre 1474 et 1600 en souvenir de sept évêques lusitaniens fugitifs devant l'invasion des Maures au VIIIe siècle; ces îles figurent sur la carte dite de Christophe Colomb, comme sur celles qui l'ont précédée, avec Zuane Pizzigano par exemple (1424)... Des destinations imaginaires figurent encore après le premier voyage de Colomb dans les lettres de mission données à des explorateurs ibériques[8].

Un essai de dénombrement et d'énumération des figurations insulaires dans la cartographie n'épuiserait pas l'intérêt de leur signification. L'inscription des noms, au delà de l'évocation du souvenir et du mythe attachés aux îles (Saint Brandan, Thulé, Sept Iles), correspond, avec le besoin de meubler les vides de la carte, à un souci ou au moins à une velléité, de localisation hypothétique dans l'espace et d'insertion d'une illusion dans la réalité. Antilia signifie étymologiquement « l'archipel d'en face », dont l'accès est jalonné d'autres archipels constituant des étapes. Le rêve des Iles Fortunées s'est concrétisé dans les réalités canariennes, dont le « Canarien », contemporain de la colonisation normande du début du XVe siècle, contient une description précise. Les archipels des Madères et des Açores se sont fixés sur la carte comme autant de bases de départ pour des « sauts de puce » successifs vers l'inconnu occidental; les archipels atlantiques furent, a-t-on dit, des « labora-

---

[7] B. et L. Bennassar, *1492. Un monde nouveau*, Paris 1991, citant J.P. Sanchez, *Mythes et légendes de la conquête de l'Amérique* (thèse dactyl., 5 vol., Toulouse, 1987).

[8] H. Touchard, réf. citée supra n. 6. M. de la Roncière et M. Mollat du Jourdin, *Les Portulans*, Paris 1984, *passim*..

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

toires de transformation de l'image du monde » de telle sorte que les Açores, point de virgation de la célèbre volta portugaise, ont acquis la fonction de base navale pour les convois du Brésil comme de la Guinée et de l'Inde[9].

Les réalités géographiques des îles ont donc émergé lentement. Elles étaient, jusqu'alors, ou bien sous-jacentes aux brumes des légendes, ou bien voillées volontairement par la volonté du secret de leur rôle, ou bien plus simplement et plus généralement obscurcies par l'incertitude de leur situation.

Mais cette émergence progressive, résultat des découvertes, concerne aussi bien l'Océan Indien, et plus tard le Pacifique, que l'Atlantique. Les propos légendaires recueillis par Marco Polo à Ormuz provenaient d'un fonds irano-indo-arabe très ancien. Les îles Mâle et Femelle y font partie d'un folklore universel, mais pourraient être interprétées comme des images de la Réunion et de Maurice, car les contrastes topographiques de celles-ci correspondent assez à une telle distinction. Les Maldives et les Laquedives apparaissent dans la « Rihla » d'Ibn Batoutah qui en estime le nombre à 2000[10]. Le cas de Ceylan est typique; alors que la mappemonde dessinée au XIIe siècle dans le *Liber floridus* présente les îles de l'Océan Indien « comme une poignée de cailloux » et que l'Atlas Miller vers 1519 les parsème surtout vers le Sud; la silhouette de Taprobane se rapproche de sa vraie forme avec Pedro Reinel (1517) et Lopo Homem (1520). Plus à l'est, la représentation des Moluques, figures nouvelles dans la cartographie, est sujette à des anomalies correspondant, volontairement ou non, aux partis pris des cartographes en faveur de l'Espagne ou du Portugal: en ce cas des préoccupations réalistes d'actualité priment sur des visions imaginaires[11]. De même, il a fallu la génération de saint François Xavier et de Mendes Pinto pour connaître la réalité nippone autrement que par les « on dit » de Marco Polo. Une des 7459 îles de la « mer de Cim » était si éloignée de la terre ferme qu'il fallait toute une année pour réaliser un voyage aller et retour à la faveur des vents alternatifs[12]. Il est vrai que l'Amiral délivre à ce propos le premier témoignage connu de l'exi-

---

[9] H. Touchard, réf. citée supra n. 6. V.M. Godinho, *Mito e Mercadoria, Utopia e pratica de Navegar séculos XIII-XVIII*, Lisbonne 1990, p. 243 et sqq.

[10] Ibn Batoutah, *Voyages*, éd. Defrémery et Sanguinetti, Paris 1853-1859, t. IV, pp. 110-111.

[11] M. Th. Gambin, *L'Ile Taprobane: problèmes de cartographie dans l'Océan Indien*, in *Géographie du Monde au Moyen Age et à la Renaissance*, éd. M. Pelletier, Paris 1989, pp. 191-200. H. Ozanne, *La découverte des Moluques*, *ibid.*, pp. 217-226.

[12] Marco Polo, *Description du Monde*, éd. citée supra n. 4, chap. 16, pp. 233, 238.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

stence de mappemondes sphériques en Occident, car déjà l'autorité de la chose dessinée s'impose comme celle de la chose imprimée[13]. La légende y prend valeur de réalité même si les cartographes présentent les îles de façon stylisée et sous des formes arbitraires; leur but était simplement de signaler leur existence, sans prétendre les localiser ni leur donner mieux que l'apparence d'une silhouette environnée par la mer[14].

* * *

La lenteur séculaire de l'émergence de réalités insulaires et de l'évocation progressive d'un certain nombre de mythes s'explique par deux séries de motifs. Les uns, d'ordre scientifique, concernent la situation et la représentation cartographique des îles. Les autres, très divers, sont liés à la nature même de la notion d'île.

La localisation des îles dépendait évidemment, de la détermination de leurs coordonnées géographiques. Le calcul de la latitude ne comportait plus de difficulté majeure, même dans l'hémisphère Sud; ainsi les Portugais, lorsq'ils découvraient une île au cours de leur descente le long des côtes d'Afrique, y débarquaient un astronome pour qu'il se livre à ses observations et à ses calculs[15]. Quant à la longitude son calcul fondé sur la distance par rapport à un méridien origine exigeait l'évaluation de la différence d'heure entre le lieu origine et la position du navire. La construction d'horloge garde-temps, problème perçu au XVIe siècle, connut une ébauche de solution grâce au génie inventif de l'allemand Gemma Frisius. Malgré cela, les erreurs de navigation et la « découverte » répétée des mêmes îles, à la même latitude, ont duré jusqu'à la diffusion de l'usage des montres de marine de Harrison, de Berthoud et Le Roy (1735-1766). La longitude calculée se substituant à la longitude estimée permit de rectifier la carte, d'y faire disparaître la plupart des îles incertaines et de mettre un terme à leur mystère[16]. Cook lui-même

---

[13] *Christophe Colomb. Journal de bord*, éd. M. Balard (cité supra n. 2) p. 93 et n. 81.

[14] W.E. Washburn, *The form of islands in 15 th. 16 th. and 17 th. century cartography*, in *Géographie du Monde au Moyen Age* (cité supra n. 11) pp. 201-206.

[15] G. Beaujouan, *Les origines de la navigation astronomique aux XIVe et XVe s.* in *Le Navire et l'Economie Maritime du XVe au XVIIIe s.* (1er. coll. hist. mar., Paris 1956), Paris 1957, pp. 103-110.

[16] *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières* (Colloque Hist. Mar. 1978) Paris 1982, *passim. Fernand Berthoud 1727-1807, horloger mécanicien du Roi et de la Marine*, Expo.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

a estimé « judicieuses » les remarques de Bougainville. En attendant, ce qu'on a appelé « l'accordéon des méridiens » engendra une « mobilité insulaire » surabondante dans les mers du Sud; cela faisait le bonheur des faiseurs de cartes et de globes, de Guillaume Le Testu au XVIe siècle à Coronelli au XVIIe, et entretenait la vogue de l'*Isolario* lancée au XVe siècle par Buondelmonti, pour la Méditerranée, et généralisée aux océans par Benedetto Bordone (*Libro de tutte l'isole del Mondo* 1528), par Francis de Sousa (*Tratado das Ilhas novas e descobrimentos dellas* 1570), et, n'ayons garde de l'oublier, par le *Grant Insulaire* de Thevet, leur contemporain[17].

Ce dernier nom éveille parfois un doute ou au moins une réserve sur lequels les recherches de Frank Lestringant apportent un correctif nécessaire. Il est certain que les progrès de l'art nautique n'ont pas suffi à tuer les mystères insulaires. Le mythe contenait en soi les motifs d'une pérennité qui s'est prolongée d'ailleurs jusq'à nous.

Avant même son achèvement, l'évolution vers la découverte de la réalité géographique du monde insulaire rectourna en arrière et retrouva le rêve. Le mythe acquit ainsi pérennité. L'île y était prédisposée par son ambiguité hybride: faite de terre, elle se définit par la mer qui l'environne: c'est, a-t-on dit (Lestringant), un « espace flottant de rêve »[18]. Espace flottant: le langage l'associe à la mobilité marine en l'opposant à la « terre ferme », à la « grande terre », c'est à dire au continent. L'île est un territoire à part auquel on a toujours concédé des privilèges spéciaux, justifiés par la rudesse des conditions d'existence et opposables à l'autorité de l'Etat dont la mainmise est contestée. C'est le cas, séculaire, des îles françaises de l'Atlantique, des îles anglo-normandes, de l'île de Man et des archipels britanniques[19]. La mentalité des habitants y est originale et leur milieu social fermé.

La Chaux de Fonds-Paris. La Chaux de Fonds 1984. M. Mollat, *Schiffsbautechnik und Geschichte*, in *Technik woher? Technik wohin?* Zürich 1981, pp. 167-183.

[17] F. Lestringant, *Iles*, in *Géog. du Monde*, cité n. 165-168. F. Prontera, *Geographie et mythes dans l'isolario des Grecs*, *ibid.*, pp. 169-180. V.M. Godinho, ouvr. cit. (n. 9 supra), pp. 229-239. G.B. de Cesare, éd. du *Libro di Benedetto Bordone nel quale si ragiona di tutta l'Isola del mondo... (1528)*, Rome 1988.

[18] F. Lestringant, *Insulaires*, in *Cartes et figures de la Terre*, 470-475, Paris 1980. Du même, *Les îles creuses de l'Archipel: l'Insulaire d'André Thevet*, in *L'île territoire mythique*, ouvr. cit. (supra n. 20), pp. 19-26.

[19] J.L. Sarrazin, *Les franchises des îles de mer de Poitou et d'Aunis à la fin du Moyen Age*, in *l'Europe et l'Océan au Moyen Age* (Coll. Soc. Hist. Médiévistes), Nantes 1988, pp. 77-94.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Même les îles les plus petites et les moins éloignées des continents, par exemple en Europe occidentale, ont conservé jusqu'à nous un passé riche de légendes et de mythes . On peut citer les îles, voire les îlots, où les moines venus d'Orient et de pays celtiques aux premiers siècles chrétiens et leur successeurs à la fin du Moyen Age ont trouvé des refuges sur les quels se sont greffées des légendes. Du refuge érémitique au foyer d'asile et au lieu d'exil il n'y a qu'un pas auquel l'île, même côtière, s'est prêtée encore à l'époque contemporaine: Capri et l'île d'Elbe, les îles du Levant, de Ré, d'Yeu et de Jersey. Le romanesque a fleuri sur les premières, la « légende des siècles » a germé sur la dernière et la perspective des autres s'est sinistrement prolongée vers de lointains lieux de déportation, comme en Guyane.

La distance, aggravant l'éloignement fut, jusq'à l'accélération des communications, une source constante de rêveries, noires ou roses, souvent des deux nuances à la fois. «Le Ciel, écrit Bernardin de Saint Pierre, a donné les îles à la terre pour y servir de refuge »[20]. Chez lui, la réalité observée a précédé le mythe romanesque; d'autres ont suivi la démarche inverse, mais dans les deux cas, le mythe, précurseur ou successeur, existe, car le milieu s'y prête, parce que clos sur lui-même.

A distance, les îles furent d'autant plus l'objet de phantasmes et de rêves que leur situation, l'on a vu, est demeurée floue, pendant des siècles. Des légendes millénaires les ont, selon les climats, les régions, les peuples, les époques, idéalisées ou condamnées. Les découvertes n'ont fait qu'étendre le domaine du rêve en lui donnant une assiette apparemment réelle, avec tous les contrastes que peut suggérer l'éloignement.

L'île en effet est à la fois une image du bonheur et du malheur. Eloignée, en climat chaud, permettant une végétation luxuriante, elle est le domaine du « far niente » , de la liberté totale et de la jouissance[21]. Les voyageurs ne s'y sont pas trompés, et précurseur d'un Bougainville ramenant à Paris le tahitien Aoutorou, Giovanni Verrazano a découvert le « bon sauvage » dès 1524 à la vue d'une jeune indien déambulant sur un rivage américain; il était, écrit-il, « beau et nu »: innocence présumée du primitif, imaginée déjà par l'auteur du *Roman de la Rose*[22].

---

[20] Bibl. Mun. Le Havre, doss. 58, f. 52, cité par J.M. Racault, *De l'île réelle à l'île imaginaire: Bernardin de Saint Pierre et l'Ile de France*, in *L'Ile territoire mythique* (dir. F. Moureau), Paris 1989, pp. 79-100.

[21] J. Le Goff, réf. citée supra n. 4.

[22] M. Mollat du Jourdin et J. Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François Ier (1524-1529)*, Paris 1982, p. 25.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Si les découvertes ont fait connaître ce qu'on a appelé des « îles d'amour », elles ont aussi révélé que les îles peuvent être des Enfers aussi bien que des Paradis. L'île « déserte » où un équipage rongé par le scorbut retrouvait la santé grâce aux « rafraîchissements » qu'elle lui offrait avait une réplique dans l'affreux rocher où l'on abandonnait des mutins[23]. Plus tard, les réfugiés de *la Bounty* ont payé leur liberté de la différence entre Pitcairn et Tahiti. Chaque fois que l'implantation humaine est soit insuffisante soit excessive, le Paradis tourne à l'Enfer. Robinson Crusoë en sut quelque chose.

En définitive, l'île – les îles – ont, au temps des Découvertes, alimenté un courant puissant; la littérature, les arts s'en sont nourris. Le mythe est, toujours, un moteur actif. Thomas More a donné un exemple; son *Utopie* désigne « L'Ile de Nulle part ». Mais après lui Shakespeare comprit mieux que quiconque la poésie tragique des îles; dans la *Tempête*, inspiré par un naufrage aux Bermudes, il rassemble ses personnages dans l'île enchantée du magicien Prospero. Ile enchantée! Le thème a fait fortune parce qu'il trouvait des résonnances, même chez les terriens[24]. On pense aux *Plaisirs de l'île enchantée* du parc royal de Versailles, aux évocations musicales et picturales du Siècle des Lumières et l'on arrive ainsi au terme d'une longue généalogie, à Jules Verne. Ce Nantais, bercé par des nourrices originaires des « Isles » d'Amérique, a sans doute trouvé en sa ville natale une incitation à écrire son *Ile mystérieuse*. Exemple français, dont on trouverait l'équivalent en Angleterre, en Espagne et dans la patrie de Camoëns, le Portugal. Tel fut l'ultime destin d'un mythe millénaire dont l'époque des Découvertes fut un temps fort.

---

[23] A. Walter, *Des « îles d'amour »?*, in *Etat du Monde en 1492*, dir. G. Martinière et C. Varela, Paris 1992, pp. 429-430. J.P. Le Goff, *L'île déserte, territoire mythique du XIIIe s.*, in *l'Ile, territoire mythique*, ouvr. cit. (supra n. 20), pp. 101-113.

[24] A. Bourde, *L'Ile dans l'opéra baroque*, in *l'Ile, territoire mythique*, ouvr. cit. (supra n. 20).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

GIOVANNA PETTI BALBI

MARE E PELLEGRINI VERSO LA TERRA SANTA: IL REALE E L'IMMAGINARIO

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Ad un titolo così vasto ed impegnativo intendo innanzi tutto apportare precisazioni atte a collocare il mio intervento in una dimensione spirituale e temporale più circoscritta. Tra la ricca produzione di *itineraria* e di *descriptiones* della Terrasanta, testi che offrono ancora problemi di edizione e d'interpretazione, ma che si impongono all'attenzione degli studiosi[1], comunque intesi, come guide spirituali, come opere pedagogiche, come libri di ricordi o ancora come testi affini alla coeva produzione cronachistica, ho privilegiato le scritture dovute a pellegrini autobiografi, a quanti hanno avuto l'interesse o la capacità di lasciare un resoconto delle loro *peregrinationes* verso Gerusalemme durante il Trecento e il Quattrocento.

Ho così preso in considerazione 8 testi trecenteschi, rispettivamente di Iacopo da Verona, Nicolò Martoni, Ludolf de Suddheim, Thomas de Swynburne, Nicolò Poggibonsi, Leonardo Frescobaldi, Simone Sigoli, Giorgio Gucci, e 10 quattrocenteschi dovuti a Marco di Bartolomeo Rustici, Gabriele Capodilista, Roberto da Sanseverino, Louis de Rochechouart, Anselmo Adorno, Alessandro Rinuccini, Santo Brasca, Arnold von Harf, 3 anonimi, oltre l'*Itinerarium Siriacum* di Francesco Petrarca[2], scrittura che va però contro corrente e non rientra nella letteratura di pellegrinaggio vera e propria, in quanto viaggio non retrospettivo, ma prospettico.

Da queste relazioni del viaggio verso la Terrasanta, più o meno originali o modellate su precedenti esperienze, dovute ad ecclesiastici e a laici, di diversa cultura e di varia estrazione sociale, emerge come vistoso carattere comune

---

[1] Cfr. da ultimo D.R. Howard, *Writers and Pilgrims. Medieval Pilgrimage, Narratives and Their Posterity*, Berkeley-London 1980; J. Richard, *Les rècits de voyage et de pèlerinage*, Typologie de sources du moyen âge 38, Turnhout 1981; *Toscana e Terrasanta nel medioevo*, a cura di F. Cardini, Firenze 1982; *La letteratura di viaggio dal Medioevo al Rinascimento*, Contributi e proposte 3, Alessandria 1989.

[2] I testi e le edizioni sono elencati in ordine alfabetico e in forma completa nell'apposito elenco alla fine della relazione.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

il contraddittorio rapporto tra il pellegrino e il mare. Mancano invece o sono assai scarsi elementi fantastici e meravigliosi, quei *mirabilia* che alimentano l'immaginario dell'uomo medioevale e che hanno ampio spazio e risonanza nella letteratura di viaggio, nell'agiografia, nelle prediche, anche se tutto quanto esula dalla quotidiana dimensione di vita, dalla « routine » rientra nella « meraviglia » ed esprime per i pellegrini il diverso, lo stupefacente, lo straordinario, il nuovo: del resto tutti i pellegrini-autori provengono da città e da regioni continentali, non hanno familiarità con il mare né con il tipo di vita, di cultura e di attività a questo legate.

Tranne poche eccezioni, ci troviamo in presenza di quel tipo d'immaginario che il Le Goff ha definito « meraviglioso scientifico » o « meraviglioso geografico »[3], di realtà straordinarie, insite nella natura, nascoste però alla maggior parte degli uomini e colte solo da taluni, perché sollecitati da emozioni e da circostanze particolari. Nonostante che l'Oriente, salvo il caso di San Brendano o di pochi altri, sia anche la regione più fertile per l'immaginario cristiano, ove viene collocato il Paradiso Terrestre e per questo definito da Iacopo da Verona la miglior parte del mondo[4], i nostri pellegrini paiono più sensibili alla Gerusalemme terrestre, alle reliquie, ai Luoghi Santi, alle curiosità concrete legate alla vicenda terrena di Cristo, ai rapporti con i mussulmani o con gli ebrei.

Non si deve del resto mai dimenticare che il mare costituisce solo il mezzo, il tramite obbligato per raggiungere Giaffa, da dove inizia il pellegrinaggio vero e proprio, la meta ultima del viaggio. Sembra quasi che i nostri, e non solo per motivi religiosi, desiderino abbreviare quanto più possibile il tragitto marittimo, anelino a toccare terra e, solo una volta raggiunta la riva o la meta, diano libero sfogo alla loro fantasia, ai loro entusiasmi, alle loro più intime emozioni.

Scarsi sono quindi gli apporti all'immaginario legato in senso stretto al mare; ricche invece le osservazioni sul reale del percorso marittimo, dal costo alla lunghezza del viaggio, dalla vita di bordo alle rotte e agli scali intermedi, e soprattutto alle difficoltà per l'uomo di dominare il mare e gli elementi che su questo interagiscono e che rischiano spesso, per dirla con il Cardini[5], di

---

[3] J. Le Goff, *Le merveilleux nordique médiéval*, in *Pour Jean Malaurie*, 102 témoignages en hommage à 40 ans d'études arctiques, Paris 1990, pp. 21-28 e l'ormai classico *Il meraviglioso e il quotidiano nell'Occidente medievale*, Bari 1982, pp. 15-16.

[4] Iacopo, p. 237.

[5] F. Cardini, *Presentazione*, a *Toscana e Terrasanta* cit., p. 20.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

far passare i pellegrini direttamente dalla Gerusalemme terrestre vagheggiata o appena intravista alla Gerusalemme celeste.

* * *

Que usquam optabilior aut sanctior via est? Que iustior peregrinatio quam ad sepulcrum ubi Ille iacuit?[6]. Questa frase retorica, posta quasi all'inizio dell'Itinerario del Petrarca, costituisce la motivazione più intima e generalizzata del pellegrinaggio verso la Terrasanta, pellegrinaggio che in età bassomedievale ha resistito ai mutati assetti politici del Mediterraneo e del vicino Oriente, in particolare a quell'offensiva mamalucca che alla fine del Duecento aveva eliminato dal litorale siro-palestinese le ultime posizioni crociate[7]. Venuto meno lo spirito di *militia*[8] e la volontà di riconquistare con le armi i Luoghi Santi a fronte di nuove strategie religiose ed economiche verso l'Egitto e l'Estremo Oriente, rimane la vocazione pacifica, il desiderio di visitare i luoghi legati alla cultura e all'immaginario cristiano, affidati ora alle cure dei Francescani che diventano il tramite, il ponte di collegamento tra mussulmani e cristiani[9], al pari del Mediterraneo, del « continente liquido » caro al Braudel, su cui devono necessariamente avventurarsi quanti vogliono raggiungere la Palestina.

Una successiva affermazione del Petrarca, il quale tra i molteplici pretesti che lo trattengono dal compiere il viaggio ricorda *nulla potentior quam pelagi metus... et peiorem morte nauseam*[10], sottolinea il tormentato rapporto tra il pellegrino e il mare, che è il vero banco di prova per tutti, impotenti e terrificati di fronte ai molteplici e deleteri capricci dei venti e delle correnti avverse.

---

[6] PETRARCA, p. 36. Cfr. anche J. GUÉRIN DALLE MESE, *Io o lui? (Il problema del narratore in alcune relazioni di viaggio del Trecento-Quattrocento)*, in *La letteratura di viaggio* cit., pp. 7-17, in partic. p. 15.

[7] Cfr. da ultimo A. GRABOIS, *Les pèlerins occidentaux au Terre Sainte au moyen âge*, in « Studi Medievali », serie 3, 30 (1989), pp. 40-48; F. CARDINI, *Gerusalemme d'oro, di rame, di luce. Pellegrini, crociati, sognatori d'Oriente tra XI e XV secolo*, Milano 1992.

[8] Cfr. i vari contributi in *Militia Christi e crociata nei secoli XI-XIII*, Atti dell'undecima settimana internazionale di studi medievali, Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano 1992.

[9] B. DANSETTE, *Les pèlerinages occidentaux en Terre Sainte: une pratique de la « devotion moderne » à la fin du Moyen Age?*, in « Archivum Franciscanum Historicum », 72 (1979), pp. 113-122; *La « custodia Terrae Sanctae » franciscaine et les juifs de Jerusalem à la fin du moyen âge*, in « Revue des Etudes Juives », CXLI (1982), pp. 369-377.

[10] PETRARCA, p. 38.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Tuttavia l'Itinerario petrarchesco, pur contenendo questi e altri elementi comuni alle scritture odeporiche[11], è un'occasione mancata di pellegrinaggio, un itinerario puramente teorico, redatto a tavolino senza la partecipazione del pavido poeta, una sorta di vademecum per l'amico milanese che lo aveva sollecitato ad accompagnarlo. Inoltre indugia più sulla descrizione del percorso marittimo che sui Luoghi Santi, diversamente da quanto accade negli altri testi, e non tiene conto della nuova realtà del pellegrinaggio gravitante su Venezia, perché indica come porto d'imbarco Genova, con una scelta che può giustificarsi solo con il fatto che il destinatario dell'Itinerario è Giovanni Mondella, tesoriere dell'arcivescovo Giovanni, legato ai Visconti in quegli anni signori della città, per il quale la scelta di Genova diventa in un certo senso obbligata[12].

Se per il passato Genova e Venezia si sono divise le preferenze di quanti volevano raggiungere la Terrasanta, ora la Serenissima esercita una sorta di monopolio; diversificate le rotte, gli itinerari, gli scali, i costi, unico nel basso medioevo il punto di partenza[13]. Del resto annali genovesi e cronache veneziane si erano soffermati sulle grandiose accoglienze riservate in passato ai personaggi illustri che si accingevano al pellegrinaggio e secondo Caffaro prima del 1096 Goffredo di Buglione si sarebbe portato a Genova per imbarcarsi sulla nave Pomella per raggiungere il Santo Sepolcro[14].

---

[11] *Jerusalem Pilgrimage 1099-1185*, edd. J. Wilkinson-J. Hill-W.F. Ryan, London 1988.

[12] Sul Mondella, F. Lo Monaco, *Presentazione*, a *Petrarca* cit., pp. 15-16; G. Petti Balbi, *Simon Boccanegra e la Genova del Trecento*, Genova 1991, *ad indicem*.

[13] Nel suo itinerario Giovanni de Mandeville osserva che quanti vanno in Palestina per mare si portano a Genova, a Venezia, a Napoli, a Brindisi: cap. VIII, pp. 39-40. Il Suddheim parla invece di Venezia o di Marsiglia: Suddheim, p. 330. In realtà già a metà del Trecento prevaleva l'organizzazione veneziana: E. Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio in Terrasanta nel basso medioevo*, in « Archivio Storico Italiano », CXLIII (1985), pp. 197-223; O. Guyoti Ieannin-G. Nori, *Venezia e il trasporto dei Crociati. A proposito di un patto del 1219*, in « Studi Medievali », serie 3, 30 (1989), pp. 309-321. Cfr. anche E. Pavan Crouzet, *Récits, images et mythes. Venise dans l'Iter Hierosolymytain (XIV-XV siècles)*, in « Mélanges de l'Ecole Française de Rome » Moyen Age-Temps modernes, 96 (1984), pp. 489-535; J. Heers, *Bourgs et faubourgs en Occident: les pèlerinages et dévotions au Saint Sépulcre*, in *Jerusalem, Rome, Constantinople. L'image et le mythe de la ville*, Paris 1986, pp. 205-216.

[14] La notizia non è contenuta negli *Annali* di Caffaro, ma all'inizio di una sua opera minore, la *Liberatio civitatum Orientis: Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori*, a cura di L.T. Belgrano, FISI, I, Roma 1890, p. 99. Cfr. G. Petti Balbi, *Caffaro e la cronachistica genovese*, Genova 1982.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Ma nel prosieguo del tempo, i pellegrini si erano andati concentrando su Venezia al punto che nel 1405 lo stesso arcivescovo di Genova, il celebre Pileo de Marini, chiede un salvacondotto per imbarcarsi nella città veneta, che è diventata « le commun partement de per deça la mer »[15]. Tra tutti i nostri pellegrini autobiografi salpano da Genova solo il fiorentino Marco di Bartolomeo Rustici nel 1441 e il fiammingo Anselmo Adorno nel 1470. Se sulle decisioni del Rustici possono aver influito le suggestioni dell'Itinerario del Petrarca che egli intende seguire in tutto e per tutto o la volontà di imbarcarsi su di una nave di fiorentini, per l'Adorno e il figlio è indubbio che la scelta di Genova è motivata dal desiderio di visitare e soggiornare nella città degli avi, ove i loro parenti sono al vertice della vita cittadina[16].

Per una serie di ragioni esaminate da ultimo dal Pinto, dal Tucci e dell'Ashtor[17], la città lagunare è al centro del movimento verso la Terrasanta ove si organizza un settore apposito, quello delle navi dei pellegrini o delle galee di Giaffa, gestite da privati sotto la sorveglianza del Senato e per un certo periodo di tempo direttamente dalla Serenissima[18] .

Il primo impatto dei pellegrini con il mare, con quest'ampio spazio sconosciuto, avviene a Venezia, anche se per raggiungerla taluni hanno già fatto una prima esperienza di navigazione fluviale, sul Po' o sui canali, in genere

---

15 Il 14 marzo 1405 il doge di Venezia e il suo consiglio, dopo aver saputo da un loro notaio a Genova il desiderio espresso dal presule, concedono a lui e a 25 persone del seguito il salvacondotto: C. Riant, *Pièces relatives au passage à Venise de pèlerins de Terre Sante*, in « Archives de l'Orient latin », II (1884), p. 245. L'espressione riferita alla città di Venezia è dell'autore della relazione di viaggio anonima attribuita al Mirabel: *Pèlerinage*, p. 76. Sul venir meno dell'interesse genovese per la gestione dei pellegrinaggi cfr. A. Major, *Vision externe sur l'empire vénitien. Les voyageurs méridionaux au XV siècle*, in « Le Moyen Age », XCVIII (1992), pp. 213-226.

16 Per le intenzioni del Rustici, cfr. le osservazioni della Gai: Rustici, p. 213; per l'Adorno G. Petti Balbi, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1979, pp. 40-44. Il Martoni invece, il quale era di origine casertana, era salpato da Gaeta nel 1394, imbarcandosi con altri pellegrini su di una galea mercantile diretta ad Alessandria.

17 G. Pinto, *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta nei secoli XIV-XV (dai resoconti di viaggiatori italiani)*, in *Toscana e Terrasanta* cit., pp. 257-284; E. Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio* cit.; U. Tucci, *I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terrasanta nel medioevo*, in « Studi veneziani », IX (1985), pp. 43-66.

18 M.M. Newett, *Canon Pietro Casola's pilgrimage to Jerusalem*, Manchester 1907; J.K. Hyde, *Navigation of the Eastern Mediterranean in the Fourteenth and Fifteenth century according to pilgrim's books*, in *Papers in Italian Archeology*, Oxford 1978, pp. 521-540; F.C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XIV*, Torino 1983.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

nel tratto Ferrara-Chioggia. A tutti, italici o stranieri, Venezia appare un insieme di *mirabilia*, un mondo ed una realtà straordinaria, con tipologia, insediamenti, uomini, costumi assai diversi dagli usuali. In sintonia con le motivazioni che spingono verso i Luoghi Santi, si visitano e si ricordano chiese, « corpi santi », reliquie; ma non sfuggono ai più accorti, come a Nicolò Poggibonsi, interessanti osservazioni sulla topografia urbana [19]. Roberto da Sanseverino, Santo Brasca e Arnolf von Harf invece rimangono colpiti dal grandioso spettacolo dello sposalizio del mare e dalla vita dell'arsenale; inoltre il Brasca descrive come un *monstrum* la donna castigliana priva di braccia che sulla piazza di San Marco usa i piedi per compiere i tipici lavori muliebri [20].

È però sulla vita marinara, sul movimento, sulla qualità delle imbarcazioni che si appuntano gli occhi interessati del pellegrino che si trova a dover scegliere tra galee, navi, cocche [21] l'imbarcazione che gli pare offrire maggiori garanzie, naturalmente in relazione alle proprie disponibilità finanziarie. La scelta cade di preferenza sulla galea, che ha il vantaggio di navigare sotto costa, offre l'opportunità di frequenti soste per rifornirsi di acqua e di cibo e permette di vedere parecchi luoghi lungo l'itinerario [22]. Inoltre è quasi sempre armata, munita di lance, armi e uomini con cui difendersi dai frequenti assalti pirateschi e, proprio perché la galeazza dei pellegrini non è ancora ben armata, nel 1480 Santo Brasca è costretto ad una sosta di circa un mese nella città veneta [23].

Nonostante il controllo esercitato sul fiorente mercato sorto intorno ai pellegrini da parte della Repubblica che sorveglia su prezzi e garanzie adegua-

---

[19] Poggibonsi, capp. I-II, p. 34: Ragguarda questa terra, cioè Vinegia, però ch'ella è fatta in altro modo che l'altre terre, chè in tutta la città non s'ha se nonne alcuna strada di terra... E la città si è tutta piena di case bellissime e con molti campanili e sono alquanto chinati che pare che cagino per li mali fondamenti... a cagione del mare non possono fare migliori fondamenti.

[20] Sanseverino, pp. 17-20; Brasca, pp. 49-50; Harf, pp. 59-62.

[21] All'inizio i pellegrini si mostrano quasi imbarazzati nel descrivere le imbarcazioni e fanno talora confusioni. Ad esempio Iacopo da Verona parla di *navis seu galea in qua debebam altum pelagus navigare* e sostiene che la galea è priva di remi: Iacopo, p. 172. Nel 1472 il vescovo Louis de Rochechouart chiama *dromonem seu galeam* l'imbarcazione del nobile Andrea Contarini su cui si imbarca: Rochechouart, p. 226.

[22] Sono queste ad esempio le considerazioni formulate dal Suddheim: Suddheim, p. 330.

[23] Si trattiene dal 7 maggio al 5 giugno 1476: Brasca, p. 48. Nel 1413 anche Nicolò d'Este e la sua numerosa comitiva avevano avuto dalla Repubblica una galeazza per compiere il loro pellegrinaggio e « armarla e fornirla a lor spese »: *Viazo*, p. 50.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

te offerte dagli armatori, non mancano patroni che si servono di imbarcazioni vecchie e non adatte a sostenere il mare: nel 1384 durante un fortunale al largo di Valona il Frescobaldi assiste al naufragio di una galea carica di pellegrini che ritorna dal Santo Sepolcro e alla morte di circa duecento persone. Come del resto osserva lo stesso Frescobaldi è però il costo del viaggio che spinge talora ad accontentarsi di vettori poco sicuri[24].

Sulla base dei dati forniti da questo e da altri testi è stato infatti calcolato che il costo medio della traversata nel tragitto più breve Venezia-Giaffa-Gerusalemme-Giaffa-Venezia, comprensivo del vitto a bordo e di altre spese e tributi a terra, si aggiri sui 60 ducati veneziani, una cifra piuttosto elevata, non alla portata di tutti, ragion per cui si scende a 40 per le sistemazioni più precarie e si raggiungono invece i 100 ducati per i più abbienti o ovviamente per le sistemazioni più confortevoli[25]. In quest'ultimo caso, prima di imbarcarsi, gli stessi pellegrini, come il Frescobaldi, il Capodilista e il Sansovino, vanno a rifornirsi personalmente di cibi e vini prelibati, dolci, confetti, medicine, libri e altri oggetti atti a rendere più confortevole la navigazione[26].

Adeguata al nolo è anche la sistemazione a bordo. La maggior parte dei pellegrini è messa sotto il ponte di coperta in un vasto locale attrezzato solo con materassi sistemati gli uni accanto agli altri; i più fortunati alloggiati al piano centrale del castello di poppa, a fianco del capitano e in prossimità del timone, o addirittura nella cabina del patrono, come avviene per il Frescobaldi forse perché ammalato al momento dell'imbarco e sconsigliato a prendere il mare per le sue precarie condizioni di salute, o per il von Harf caldamente raccomandato al patrono dai mercanti tedeschi residenti a Venezia e dallo stesso doge[27]. Non è dato sapere dove siano state alloggiate le 11 donne che nel 1474 prendono il mare con il Rinuccini il quale, anche in altre circostanze, ricorda queste presenze femminili tra i compagni di viaggio verso

---

[24] Frescobaldi, p. 129.

[25] G. Pinto, *I costi* cit., p. 268; E. Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio* cit., pp. 215-216; F. Cardini, *Gerusalemme* cit., pp. 274-275. Per il trasferimento da Gerusalemme ad Alessandria da parte di quanti vogliono compiere il pellegrinaggio completo si devono aggiungere circa altri 40 ducati.

[26] Frescobaldi, p. 128; Capodilista, p. 165; Sanseverino, p. 23; Harf, pp. 69-71: quest'ultimo cambia anche tutti i denari in ducati veneziani.

[27] Frescobaldi, p. 128; Harf, p. 71: costui è anche autorizzato a pranzare a tavola con gli altri mercanti e per il prezzo di 4 ducati al mese è così ben servito.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

la Terrasanta[28]. Una volta caricate le proprie cose i pellegrini raggiungono in barca la galea che può accoglierne da 60/100 fino a 110/120[29] e che sta all'ancora davanti al porto; e dopo essersi raccomandati a Dio, iniziano la loro *peregrinatio*.

* * *

È pur vero che il pellegrinaggio vero e proprio inizia a Giaffa, dopo cioè che si tocca la Palestina, ma la traversata marittima pare costituire la vera *peregrinatio*, la vera prova per i nostri, esposti alla forza degli elementi e alla violenza degli uomini, al punto che Santo Brasca sostiene « quanto sia alieno da la natura homana el navigare »[30]. I pellegrini prendono subito coscienza delle difficoltà del viaggio, in balia dei venti e delle tempeste; imparano a scrutare il cielo e a distinguere il vento favorevole, chiamato favonio, zeffiro, italico, garbino, provenza, da quello contrario detto borea e dallo scirocco, che impedisce la navigazione; si imbattono in una serie di tempeste e sperimentano ripetutamente gli inconvenienti del mal di mare. L'unico fortunato sembra essere Louis de Rochechouart il quale, a differenza di tutti gli altri che incontrano subito nell'alto Adriatico violenti fortunali, ne fa esperienza solo nel basso Ionio e può così dire: *felix hec navigatio, mare peccatum et nullius peregrinorum turbaretur caput*[31]. Eppure era partito il 25 marzo 1461, una data alta, appena all'inizio del periodo ritenuto più propizio per i viaggi dei pellegrini che si organizzavano preferibilmente tra aprile e agosto.

All'uscita dello Ionio divergono le mete e quindi le rotte. I più puntano direttamente verso Oriente, costeggiando le coste greche, Creta, le isole dell'Arcipelago, Rodi, Cipro, per raggiungere Giaffa. Altri invece, come Nicolò Martoni, Nicolò Poggibonsi, Leonardo Frescobaldi e i suoi compagni, il Rustici e Anselmo Adorno, scelgono di raggiungere Alessandria per visitare anche il Sinai e il monastero di Santa Caterina.

---

[28] RINUCCINI, p. 241. Sulla disciplina di bordo e sui rapporti tra pellegrini ed equipaggio, cfr. J. RICHARD, *Les gens de mer vus par les croisés et par les pèlerins occidentaux du moyen âge*, in *Le genti del Mediterraneo*, Napoli 1981, pp. 341-355, ora in J. RICHARD, *Croisés, missionaires et voyageurs*, Variorum Reprints, London 1983

[29] In taluni casi si poteva arrivare anche a 160 pellegrini: M.M. NEWETT, *Canon Pietro* cit., pp. 36-42; E. ASHTOR, *Venezia e il pellegrinaggio* cit., p. 213.

[30] BRASCA, pp. 116-117.

[31] ROCHECHOUART, p. 226.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Questi ultimi si affidano di preferenza alle navi o alle cocche, imbarcazioni d'altura provviste di notevole velatura; compiono un itinerario più lungo e più costoso, in compagnia di mercanti e di altri viaggiatori[32], in quanto le galee adibite esclusivamente al trasporto dei pellegrini sono solo quelle di Giaffa. Oltre che i più ricchi, questi pellegrini sembrano anche i più istruiti, i più curiosi, mossi dal desiderio di conoscere altre dimensioni di vita, nuovi luoghi, sollecitati all'incontro con l'altro e con il diverso, anche dalla consuetudine con uomini d'affari, mercanti, marinai, con i quali trascorrono il lungo periodo di navigazione, ascoltandone racconti ed esperienze.

È infatti la tradizione orale, oltre la conoscenza di precedenti opere odeporiche, della Bibbia e di testi classici, a determinare i caratteri più vistosi del meraviglioso marino, sollecitato da una realtà concreta che si offre agli occhi, allo stupore e alla meraviglia dei nostri che senza alcuna frizione passano dalla realtà, dalle « attrazioni visive »[33] al meraviglioso e all'immaginario. Miti arcaici, reminiscenze classiche, elementi mistici, si fondano con percezioni reali e fecondano l'immaginazione del pellegrino e la letteratura del pellegrinaggio.

Lungo le rotte adriatiche e dalmate sono soprattutto le numerose isolette o i porti di approdo a sollecitare questo meraviglioso: c'è il pericolo reale di cozzare contro gli innumerevoli scogli e di far naufragio, ma questi sono tanti quanti i giorni dell'anno o i grani del rosario[34], mentre i delfini che seguono la galea sono interpretati come segno di futura tempesta[35]. Le grandiose vestigia di Pola e il suo anfiteatro ricordano il Colosseo e la grandezza

---

[32] Nel 1348 Nicolò da Poggibonsi sale su una nave con due alberi e due gabbie: POGGIBONSI, cap. III, p. 34. Nell'84 il Frescobaldi e gli altri fiorentini si imbarcano sulla cocca nuova di 700 botti di Lorenzo Morosini detta Pola e non ancora ultimata: infatti con loro salgono anche maestri d'ascia e lavoranti per ultimare a bordo i lavori in coperta e al castello: FRESCOBALDI, pp. 128-129. Di cocca nuova parla anche il Gucci: GUCCI, p. 260. Tommaso di Swynburne si imbarca con altri tedeschi il 2 settembre 1392 su di una galea « mercatoria »: SWYNBURNE, p. 380. Anche il Rustici sale a bordo di una galea mercantile: RUSTICI, p. 199. Nel 1470 l'Adorno viene persuaso da taluni amici genovesi a navigare su di una grande nave, essendo in estate, piuttosto che su di una trireme o galea che deve preferirsi in inverno, in quanto più sicura e più agile a ripararsi nei porti in caso di tempesta: ADORNO, pp. 52-54.

[33] Questa espressione è di A. ROSSEBASTIANO, *La vicenda umana nei pellegrinaggi in Terrasanta del secolo XV*, in *La letteratura di viaggio* cit., p. 23.

[34] BRASCA, p. 55.

[35] Ne parlano il BRASCA, p. 55, e il SANSEVERINO, p. 37.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

romana[36]; le alte torri che proteggono Pola sarebbero state edificate dal paladino Orlando quando accompagnò Carlo Magno durante il suo viaggio verso l'Oriente, da quell'Orlando le cui gesta continuano ad essere ricordate in Istria[37]. L'isola della Sapienza rievoca inevitabilmente i filosofi e i poeti antichi che vi avevano dimorato, anche se ora sono sostituiti da anacoreti che si raccolgono intorno al corpo e alla chiesa di San Leo[38]. Butrinto ed altre località fanno ritornare alla mente Virgilio e le sue opere[39]. Casoppo o l'isola *serpentis* inospitale e abbandonata degli uomini è stata resa tale dall'azione distruttrice di un mostruoso drago[40]. Nell'isola di Langone si vede la casa in cui visse il filosofo Ippocrate, ma subito si rievoca la leggenda della figlia tramutata in serpente che ritorna periodicamente a tentare gli uomini con il suo splendido aspetto muliebre e le sue promesse di ricchezze[41]. L'Egeo sollecita immagini, miti e reminiscenze classiche: Delo e Cipro in particolare sono legate ad Elena, al suo rapimento e alla guerra di Troia; Creta è subito accostata a Minosse, al labirinto, a Dedalo e Icaro[42]. A Rodi si unisce il sacro e il profano: dalle reminiscenze mitologiche alla spina della croce di Cristo che fiorisce miracolosamente il Venerdì Santo, alla croce di Sant'Elena[43]; lo stesso accade a Giaffa, la meta agognata, anche se pare ora a tutti porto e città in decadenza, ove si ammira sia lo scoglio al quale fu legata Andromeda, sia lo scoglio presso cui andava a pescare San Pietro che reca ancora impressa l'orma del suo piede[44].

Dopo Creta quanti fanno l'itinerario più lungo e il pellegrinaggio più completo puntano su Alessandria d'Egitto: non mancano però taluni che, solo

---

[36] Si dilungano più di altri il Poggibonsi, cap. III, p. 35 e l'Harf, p. 74.

[37] Rochechouart, p. 227.

[38] Frescobaldi, p. 131. Il suo compagno di viaggio, il Sigoli, ricorda solo la chiesa di San Leo ed è colpito invece dalle fortificazioni veneziane erette in funzione antigenovese: Sigoli, p. 220.

[39] Rochechouart, p. 232.

[40] Dell'isola in prossimità del canale di Corinto e degli eventi ad essa legati parlano il Rochechouart, p. 231 e il Brasca, p. 59.

[41] Martoni, pp. 643-644.

[42] Capodilista, pp. 174-175; Rochechouart, pp. 232-234; Adorno, p. 374; Brasca, pp. 61-62.

[43] Martoni, p. 641; *Pèlerinage*, p. 105; Rustici, p. 202; Capodilista, p. 176; Sanseverino, p. 60; Rochechouart, p. 235.

[44] Rochechouart, p. 236; Adorno, p. 256; Brasca, p. 64.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

dopo aver visitato la Palestina, passano in un secondo tempo il Sinai e si portano ad Alessandria come ultima tappa prima di riprendere la via del ritorno: in ogni caso visioni e sensazioni sono quasi sempre comuni, in conseguenza anche di una sorta di catena di « prestiti » più o meno vistosi[45].

Quelli che toccano il continente africano, oltre che dall'intensa vita commerciale e dal fascino cosmopolita delle città di Alessandria d'Egitto e del Cairo, dalle usanze e dal tenore di vita dei non cristiani, sono colpiti dalla natura; indugiano sul deserto e soprattutto sul Nilo, i suoi canali, la vegetazione, le imbarcazioni, la fauna straordinaria che lo popola. Gli stessi elementi naturalistici sono descritti con il tono, il colore, gli aggettivi propri dell'immaginario più che del reale; evocano miti pagani e si trasformano in elementi del miracoloso e del fantastico per i nostri pellegrini che si inebriano di fronte a questi spettacoli. « Saria meglio tacerne che parlarne perché forse ad altri pareria sogni quello che se può dire de dicta terra » avverte perciò il Sanseverino[46], completamente immerso in quest'atteggiamento di stupore, in questa disponibilità pronta alla meraviglia e al nuovo. Tuttavia osservando l'isola di Damietta, il Frescobaldi non può trattenersi dal ricordare che questo è il luogo in cui « fu preso il re di Francia quando fece il passaggio, il quale lasciò in pago del pagamento del riscatto il calice con il corpo sacrato del nostro signore Gesù », con la conseguenza che ancora ai suoi tempi i mamelucchi celebrano la vittoria e, a mo' di scherno, portano dipinto sulle gualdrappe dei cavalli un calice[47].

Leofanti, giraffe, struzzi, coccodrilli, cammelli, gazzelle e altri animali esotici o mostruosi, come l'uomo pesce visto da un compagno di Nicolò da Poggibonsi sulle rive del mar Rosso[48], danno adito a precise e minuziose descrizioni che toccano il tasto dello straordinario, nell'ottica del rapporto uomo-animale sempre presente nel sistema dei valori medievali, con una netta preponderanza del secondo sul primo come accade nel mondo dell'*aventure* e della *féerie* cavalleresca[49]. Le muse o banane sono i frutti che fecero peccare

---

[45] J. Guérin Dalle Mese, *Io o lui* cit., p. 10.

[46] Sanseverino, p. 147.

[47] Frescobaldi, p. 139.

[48] Poggibonsi, cap. CCI, p. 126: Lo compagno mio vidde un pesce ch'avea fatto lo capo come l'uomo, e così lo viso, colla bocca, co' denti, col naso e cogli occhi e co' capelli e cogli orecchi, e così avea uno poco di collo; tutte queste cose avea fatte come la persona propria, e poi tutto l'altro avea fatto come pesce.

[49] D. Porion, *Il meraviglioso nella letteratura francese del Medioevo* (tit. orig. *Le mervellieux*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Adamo, i *poma paradisi*, che recano incisi al loro interno il segno della croce di Cristo[50]; i martin pescatori « sì belli e hanno tante penne e sì travisate che pare una meraviglia a vedere » sono gli uccelli del Paradiso[51]. È però il Paradiso Terrestre l'immagine più frequentemente evocata, sollecitata anche dal Nilo, ritenuto uno dei quattro fiumi che escono da questo luogo di delizie, collocato sempre sulla sommità di un monte e talora circondato dall'acqua quasi come un'isola inespugnabile[52].

A creare quest'atmosfera magica concorrono anche gli innumerevoli oggetti diventati dei *mirabilia*, cristiani o pagani: le possenti piramidi identificate quasi da tutti con i mitici granai del Faraone[53] ; le pietre su cui furono tagliate le teste di San Giovanni Battista, di Santa Caterina e di San Marco[54]; le bende di seta che hanno il potere taumaturgico di aiutare le donne durante il parto[55]; la fonte ove la Vergine lavava i panni dell'infante Gesù

---

dans la littérature française du moyen âge, Paris 1982), Torino 1988; J. Le Goff, *Il meraviglioso e il quotidiano* cit.; L. Harf Lancner, *Morgana e Melusina. La nascita delle fate nel medioevo* (tit. orig. *Les fées au moyen âge. Morgane e Mélusine. La naissance des fées*, Paris 1984), Torino 1989.

[50] Sulle musse o muse paradisiache o banane si dilungano soprattutto il Frescobaldi (Frescobaldi, p. 137), il Sigoli, (Sigoli, p. 221) e l'Adorno (Adorno, p. 168) i quali le paragonano per l'aspetto esteriore allungato a dei cetrioli. Per Nicolò da Poggibonsi « le poma sono fatte come baccelli e quando sono mature si le truovi gialle »: Poggibonsi, cap. CCXLVIII, pp. 145-146. Di questi frutti il Sanseverino ne parla a Cipro quando, disceso per una sosta, vede in un giardino carrube e musse: Sanseverino, p. 63.

[51] Poggibonsi, cap. CLXX, pp. 113-114.

[52] Assai interessanti sono le osservazioni del Mandeville sul fiume e sul Paradiso Terrestre che influenzano senza ombra di dubbio anche i testi successivi: Mandeville, cap. XXX. Cfr. in proposito, J. Richard, *Voyages réels et voyages imaginaires, instruments de la connaissance géographique*, in *Culture et travail intellectuel dans l'Occident médiéval*, Paris 1981, pp. 211-220, ora in J. Richard, *Croisés, missionaires* cit. Tra gli altri cfr. Jacopo, pp. 241-242; Suddheim, cap. VI, p. 344; Poggibonsi, cap. CLXIII, p. 111, capp. CLXXIX-XXX, pp. 116-117; Frescobaldi, pp. 138-139; Sigoli, pp. 223-224; Gucci, capp. IV-V, pp. 262-264; Swynburne, pp. 380-381; Martoni, pp. 589-592; *Pèlerinage*, p. 100, Rustici, pp. 202-203; Capodilista, p. 234; Sanseverino, p. 145; Adorno, pp. 178-182; Harf, pp. 95-96.

[53] Frescobaldi, p. 141; Gucci, cap. IX, p. 269; Martoni, pp. 602-603; Swynburne, p. 381; *Pèlerinage*, p. 99: l'anonimo autore afferma che in prossimità dei 14 meravigliosi granai del faraone vi sono molti ratti; Sanseverino, pp. 143-146: a Roberto le piramidi ricordano anche le sepolture di Romolo e Remo a Roma; Harf, pp. 126-127.

[54] Poggibonsi, capp. CLXVI-VIII, pp. 112-113; Frescobaldi, pp. 135-136.

[55] Frescobaldi, p. 136: sono strisce di seta « alla misura del Sepolcro ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

e ove ora cresce l'albero del balsamo[56]; la manna miracolosa raccolta vicino al monastero di Santa Caterina[57]. In questo clima di esaltazione e di grande emotività possono accadere anche miracoli, recepiti come tali dai nostri pellegrini: il Gucci e il Frescobaldi ricordano il giovane cammelliere che, toccato dalla visione di Mosè, si fa cristiano e viene ucciso dai suoi compagni; l'Adorno narra invece del recente e miracoloso salvataggio di un bimbo mussulmano caduto nella fonte presso l'albero del balsamo[58].

Tutti questi momenti del *miraculosus* cristiano coesistono con elementi tipici del *mirabilis*, che non vengono sottoposti ad alcun processo di cristianizzazione, ma recepiti nella loro originalità. Il mito della calamita o dell'amianto, evocato da molti[59], che attrae verso il fondo le navi e suggerisce di costruire senza parti metalliche le imbarcazioni che solcano il Mar Rosso, o il celebre regno del prete Gianni ricordato dal Sigoli, dal Rustici e dal Sanseverino, i quali lo identificarono con l'Etiopia o India maior[60], sono anche nei

---

[56] IACOPO, p. 243: il giardino e la fonte sono protetti, ma di nascosto taluni attingono alla sorgente per vendere l'acqua miracolosa ai pellegrini e ai mercanti; SUDDHEIM, cap. V, p. 343: il balsamo guarisce ogni tipo di ferite e non fa imputridire i cadaveri; SWYNBURNE, p. 382; POGGIBONSI, cap. CLXXXV, p. 119; FRESCOBALDI, pp. 149-150: il maggior ladro dell'acqua è a suo parere l'incaricato di custodire il giardino, il quale vende personalmente le ampolluzze a lui e ai suoi compagni; GUCCI, cap. X, pp. 271-272: le ampolluzze gli costano 2 ducati d'oro l'una; SIGOLI, p. 252; *Pèlerinage*, p. 139; ADORNO, pp. 192-194; BRASCA, p. 140; HARF, p. 127: la sua descrizione differisce da quella degli altri in quanto il giardino è stato di recente distrutto durante dei disordini sorti contro il sultano.

[57] POGGIBONSI, cap. CCXIX, pp. 138-139.

[58] FRESCOBALDI, p. 157; GUCCI, cap. XII, pp. 278-279; ADORNO, p. 194.

[59] *Pèlerinage*, p. 96; ADORNO, p. 218; BRASCA, p. 113; *Relation*, pp. 417-418. La tradizione occidentale di questo mito è assai antica. Risale infatti a Plinio e a Tolomeo, ma si divulga soprattutto grazie al Mandeville: A. GRAF, *Un mito geografico. Il monte della calamita*, in *Miti e leggende* cit., pp. 339-348.

[60] SIGOLI, p. 234; le terre del sultano confinano con quelle del prete Gianni, un cristiano al quale lo stesso sultano deve prestare omaggio e pagare una storia di tributo, per il motivo che, se il prete Gianni aprisse le cataratte del Nilo, queste allagherebbero il Cairo ed Alessandria, ragion per cui il sultano ogni anno gli invia una palla d'oro con sopra una croce del valore di 3000 bisanti d'oro. Il Rustici (RUSTICI, p. 204 e p. 219) avrebbe addirittura incontrato in due circostanze un inviato del prete Gianni al papa. Si limita a ricordare che il regno del prete Gianni confina con le terre del sultano il Sanseverino: SANSEVERINO, p. 149. Su questo misterioso personaggio I. DE RACHEWILTZ, *Priest John and Europe's Discovery of Asia*, Camberra 1972; J.P. ROUX, *Gli esploratori nel medioevo*, Milano 1990, pp. 61-64; *La lettera del prete Gianni*, a cura di G. ZAGARELLI, Parma 1990.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

nostri testi due tra le evocazioni più fascinose e straordinarie dell'immaginario medievale.

Il deserto, uno dei luoghi cari all'ascetismo cristiano, ove la fantasia occidentale colloca invece eventi e personaggi straordinari su suggestione della tradizione celtica e della letteratura cortese[61], è sentito come solitudine, come desolazione, in contrapposizione con la società, come prova quasi, nell'originaria ideologia cristiana e nella tipica accezione monastica. Sollecita l'attenzione e la meraviglia quanto contrasta con questo panorama arido e desolato, « ove non se vede che cello e sabia » secondo Roberto da Sanseverino[62]: oasi dalla vegetazione rigogliosa, giardini, fonti, luoghi di frescura e di delizie, percepiti paganamente, come un *hortus deliciarum*, con una sorta di edonismo che istituisce un legame tra mondo naturale e mondo dell'al di là ed evoca il paradiso terrestre mussulmano.

Soprattutto è oggetto di attenzione quanto è legato all'acqua, all'elemento primordiale che permette la vita in questa desolata distesa di sabbia, con una valutazione utilitaristica prima ancora che estetica: *in primis* il Mar Rosso, uno dei bracci dell'Oceano Indiano, « che pare sangue a vederlo » a detta di tutti e che deve il nome non alle sue acque, limpide, pure e dolci, ma alla sabbia che sta lungo le rive o alle pietre e ai coralli che sono sul fondo[63]. La visione di questo mare, familiare a tutta la speculazione filosofica naturale del medioevo, rievoca immediatamente anche leggende a questo collegate, come l'apertura dello stesso per il passaggio del popolo d'Israele inseguito dal Faraone[64]. Sono ricordate anche la pietra percossa dalla verga di Mosè da cui

---

[61] J. Le Goff, *Il meraviglioso* cit., pp. 27-44.

[62] Sanseverino, p. 123.

[63] Iacopo, pp. 236-237: il nostro si lava in questo mare, lungo le cui rive crescono i datteri. Il mare non sopporta navi grosse, ma piccoli vascelli che trasportano i pellegrini mussulmani o spezie, come pepe, zenzero, cannella; Suddheim, cap. VII, pp. 345-346: è ricco di ottimo pesce ed è rosso per il suo fondo; Poggibonsi, cap. CCI, p. 126: « si è lungo a modo d'una lingua, da pié si è rotondo ». Lungo le rive vi sono innumerevoli pietre preziose adatte ad essere usate negli anelli. Anche lui ne raccoglie una, che però perde nel deserto, con suo grande rammarico; Martoni, p. 606; *Pèlerinage*, p. 95; Sanseverino, p. 137; Adorno, p. 218: lungo le sue rive spirano tiepidi venti ristoratori e nel fondo del mare si trovano coralli bianchi, fragili come cristallo; *Relation*, pp. 416-417: l'anonimo autore di questa relazione scrive che nel mare si trovano conchiglie dalle quali, a Napoli e in Catalogna, si ricava materia per fare dei fard per il viso; Brasca, pp. 113-114; Harf, p. 152: trova lungo il mare due mercanti genovesi che attendono un'imbarcazione per portarsi verso il Madagascar e l'India.

[64] Frescobaldi, p. 151; Martoni, p. 606; *Pèlerinage*, p. 92; Rustici, p. 203; Adorno, p. 218.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

uscì l'acqua per dissetare gli ebrei[65] e la fonte detta acqua del cadì in prossimità del monastero di Santa Caterina[66]. Attraverso gli elementi reali di questo paesaggio, fissati nella memoria e nello scritto con un precoce senso di esotismo, si recupera il meraviglioso biblico e si avvia, con la descrizione di oasi, di fuochi nel deserto, di beduini, la letteratura dell'esotico con gli stereotipi di una tradizione che si consolida nel tempo, pur con molte varianti.

* * *

Come era difficile e talora impossibile separare traffico mercantile verso l'Oriente dal « passaggio » cristiano, marinai e mercanti dai pellegrini, così per i nostri autori appare impossibile scindere la percezione dei luoghi e delle opere umane dai ricordi letterari, se ne hanno, o dalle leggende e dalle prediche diventate patrimonio e cultura comune: i luoghi « visti » diventano occasioni e pretesti per divagazioni erudite, religiose, fantastiche, che solo nella prima parte dell'itinerario sono legate al mare e alla navigazione con uno stretto rapporto tra il sentito dire e la potenza del visto direttamente. Il primo impatto, le prime giornate di cabotaggio, i primi approdi sono i più stimolanti in questa direzione; poi l'alternarsi di cielo e mare, di tempeste e di bonacce, la maggior confidenza e l'assuefazione a questo ritmo di vita, diventano routine, quasi monotona ripetizione che spegne ogni curiosità e ogni forma di stupore, ragion per cui più ci si allontana da Venezia e ci si avvicina alla Palestina o all'Egitto, l'attenzione si sposta sugli uomini e sulla terra, diventati a loro volta « novità ».

L'elemento più vistoso di questa prima parte del percorso è, come già si è detto, la tempesta, con l'imbarazzo di scegliere tra le molte descritte: la

---

[65] Poggibonsi, cap. CCI, p. 126: anche se l'acqua non è molto dolce e sa di zolfo, i pellegrini ne riempiono comunque i loro otri e la fanno bere ai cammelli; Frescobaldi, p. 151: lui e i suoi compagni vi si immergono, nonostante sia una fonte assai fangosa; Gucci, cap. XI, pp. 274-275; Martoni, p. 606: l'acqua è lassativa e purgante; *Pèlerinage*, p. 91; Rustici, p. 203; Sanseverino, p. 138; Adorno, p. 228; *Relation*, p. 417.

[66] Poggibonsi, cap. CCVIII, pp. 130-131: vi sono sempre monaci in preghiera che invocano Allah; *Pèlerinage*, pp. 90-91; Adorno, p. 228; *Relation*, pp. 419-420: y a une grant citerne, beaucoup large, merveilleuse, profonde, fermée de muraille tout au tour; entre ses murailles y a ung peu de logis ou nul ne demeur, si non deux moys l'an, c'est assavoir juillet et aougust, que le Souldan y envoye ung homme avec ung chameau pour tirer eau de la dicte cyterne et la faire couller par conduitz qui sont soubtz la dicte muraille en quattre grans gardouers d'eau qui sont dehors.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

vera realtà del mare è il confronto tra gli uomini e le forze di una natura matrigna, che miete vittime, ne lascia altri affranti e prostrati, impotenti a trovare riparo se non nella preghiera. Frequentemente evocati sono i disagi causati dalla mancanza di viveri e d'acqua, dal deterioramento delle derrate, dal caldo opprimente, dalle malattie e dalle pestilenze che talora si sviluppano a bordo o ancora gli assalti pirateschi da parte di infedeli e non, che mirano a far bottino[67]. In questi frangenti si palesano sporadici momenti di sfida e di esaltazione eroica da parte di taluni pellegrini che non esitano a prendere le armi e a confrontarsi con i nemici insieme con l'equipaggio; ma più frequenti sono gli atteggiamenti di rassegnazione, di acquiescenza alla volontà divina che fa anche di questa esperienza uno strumento di prova e di penitenza nel vero senso latino del verbo.

È ovvio che l'arrivo in Palestina acuisca lo spirito di osservazione, l'attenzione, le capacità fantastiche, l'emotività dei pellegrini che proprio a contatto dei Luoghi Santi danno libero sfogo alla loro devozione, alla loro fantasia, a tutte quelle sensazioni che confluiscono nelle categorie mentali del tempo. Da Giaffa, a piedi o a dorso d'asino, si inizia l'avvicinamento a Gerusalemme, la meta agognata che dista circa 60/70 kilometri, sostando in città e luoghi cari alla pietà e alla religione ebraica e cristiana, ove i pellegrini sono continuamente costretti a pagare ai mussulmani vari tipi di dazi[68]. Tralasciando le interessanti, ma talora ripetitive, descrizioni del Santo Sepolcro, delle « cerche » o delle visite a questo e ad altri luoghi, come pure le acute osservazioni su abitudini e costumi dei « diversi », ebrei o mussulmani, appare significativo ricordare quanto legato all'elemento acqua, se non proprio al

---

[67] La galea su cui è imbarcato Iacopo da Verona sfugge durante il viaggio di andata ai pirati catalani che avevano appena saccheggiata la nave veneziana Dolfin e successivamente al pirata Bartolomeo Malopelo, *crudelis spoliator maris*, appostato lungo la rotta solitamente percorsa dai pellegrini: IACOPO, p. 175 e p. 176. Anche Nicolò da Poggibonsi descrive con molti particolari l'assalto subito in prossimità dell'isola della Sapienza da parte di due galee di pirati durante il viaggio di ritorno: POGGIBONSI, cap. CCLXI, pp. 152-153. Invece la nave genovese, su cui si era imbarcato il Martoni per ritornare in patria, non può accostare a Rodi per la presenza di corsari catalani ed è assalita da pirati biscaglini in prossimità delle isole dell'Arcipelago: MARTONI, pp. 638-639, 646-647. La galea dei pellegrini, di cui è patrono il veneziano Antonio Loredano, su cui si imbarca il Sanseverino, giunta in vista di Rodi, è assalita da imbarcazioni genovesi che l'avevano scambiata con un'imbarcazione catalana: SANSEVERINO, pp. 53-54. Durante il viaggio di ritorno il Brasca si imbatte a Valona e in prossimità di Rodi in imbarcazioni turche che sembrano aspettare la galea per assalirla: BRASCA, pp. 58-59.

[68] G. PINTO, *I costi* cit., pp. 268-269; E. ASHTOR, *Venezia e il pellegrinaggio* cit., p. 217.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mare, sulla falsariga di visioni rese comuni dall'identità e dall'uniformità del percorso.

Il Giordano, il fiume in cui si bagnano tutti i pellegrini che trascorrono sulle sue rive quasi un'intera giornata per lucrare indulgenze, è uno dei luoghi topici del pellegrinaggio. Nelle sue acque si bagna la palma che si riporterà in Occidente ad attestare l'avvenuto passaggio; taluni strappano anche arbusti che crescono lungo le rive da riportare in patria[69] o raccolgono in contenitori acqua del fiume, ritenuta in grado di propiziare la navigazione, anche se talora i patroni delle imbarcazioni obbligano i pellegrini a disfarsene in caso di assenza di vento: racconta infatti Santo Brasca che il patrono « si fece portare tuta quela aqua del fiume Iordano che havevano i pellegrini e la gettò in mare, perché se diche che, tanto che l'aqua del Iordano sta in galea, che 'el mare sempre sta in bonaza »[70].

Ai pellegrini trecenteschi il Giordano appare fiume largo ed impetuoso, limaccioso, insidioso per coloro che vi si immergono con il pericolo di affogarvi[71]; quelli quattrocenteschi concordano solo sulla limacciosità, perché non lo vedono né grande né profondo[72]. Appare strano in particolare all'Adorno che un *laudabilis atque sanctus fluvius tam detestabili lacui admiscetur*, che un fiume santo possa confluire nel mar Morto, chiamato anche Mare dell'Asfalto in quanto privo di vita per la presenza del bitume e per la concentrazione di sali o ancora Mare Maledetto perché vi si inabissarono le quattro città bibliche colpevoli di sodomia.

Secondo Iacopo da Verona questa concentrazione di sali conferisce proprietà terapeutiche e medicamentose alle acque e forse per questo il Gucci ne raccoglie più ampolle da riportare in patria[73]. Ma per i più questo mare fu-

---

[69] Iacopo, pp. 210-211.

[70] Brasca, p. 121: l'episodio avviene al largo del golfo di Satalia quando i pellegrini stanno puntando su Rodi.

[71] Suddheim, cap. XIV, pp. 356-357; Poggibonsi, capp. CXLVII-VIII, pp. 100-101: dice che l'acqua è dolcissima, ma che il fiume è assai pericoloso e che un suo compagno rischiò di annegarvi. Il Frescobaldi scrive invece che coloro che sanno nuotare possono passarlo a nuoto: Frescobaldi, p. 174. Per il Gucci l'acqua è particolarmente fredda, forse perché vi giunge in inverno: Gucci, cap. XX, pp. 293-294. A detta del Martoni non tutti i pellegrini vi si bagnano perché vi giungono all'alba quando non è ancora sorto il sole: Martoni, pp. 620-621.

[72] Capodilista, p. 219; Sanseverino, p. 171; Rochechouart, p. 265; Brasca, pp. 111-112; Adorno, p. 296.

[73] Iacopo, p. 213: Gucci, cap. XX, p. 294.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mante e maleodorante forma oggetto di meraviglia e di portento. Lo stesso Iacopo parla di una piuma che non vi galleggia, ma va subito sul fondo; Rochechouart ricorda l'esperimento della goccia versata su di un panno che produce una macchia indelebile; Nicolò da Poggibonsi e Arnold von Harf dicono che il mare è infestato da uno strano serpente detto *tyrus* dal quale si ricava la tiriaca; Capodilista insiste sul fatto che tutti gli oggetti rimangono a galla in questo mare sterile, amaro e di colore mutevole, e il Brasca rincara la dose affermando che « essendovi stati gettati homeni vivi che hano meritato la morte, prima morirono di fame che mai se potessero submergere »[74]. Quest'atmosfera apocalittica, resa più misteriosa e agghiacciante dai fumi e dai vapori che esalano dalle acque avvolgendo tutto in una sorta di nebbia, è particolarmente propizia al meraviglioso che si concretizza nella cosidetta statua di pietra o di sale in cui fu tramutata la moglie di Lot che, contro il volere divino, si volse ad osservare le città vittime della sodomia mentre si inabissavano nel mare.

Fa da contrappunto al Mar Maledetto il lago di Tiberiade detto anche mar di Galilea per la sua estensione, la cui acqua « non è salsa, anzi è dolce e bella e buona da bere quasi così i laghi d'Italia » a detta del Frescobaldi, o la fontana di Eliseo, in precedenza salata, ma resa dolce dall'intervento di Sant'Elena che vi gettò del sale[75]. È ovvio che nella parte dell'itinerario dedicato ai Luoghi Santi predomini il *miraculosus*, con portenti attribuiti ai profeti o ai seguaci di Cristo. I luoghi, sui quali si posano gli occhi dei pellegrini, evocano più o meno spontaneamente episodi biblici e suggeriscono sporadici richiami o confronti con località o oggetti più familiari, come nel caso sopracitato del Frescobaldi, o di Iacopo da Verona al quale gli stagni e i rami del Nilo ricordano la laguna di Venezia o ancora di Roberto di Sanseverino a giudizio del quale i serpenti visti nel deserto hanno teste più grosse del serpente che è raffigurato nello stemma dei Visconti nel castello di Pavia[76].

Dalla Palestina parecchi si portano in Egitto completando a ritroso lo stesso percorso che altri fanno proveniendo direttamente da Venezia; altri

---

[74] ROCHECHOUART, pp. 265-266; POGGIBONSI, cap. CXLIX, pp. 101-102; HARF, p. 223; CAPODILISTA, p. 219; BRASCA, p. 113. Comunque è comune a tutti i pellegrini una sosta più o meno lunga sulle rive di questo mare con considerazioni tese ad esaltarne le peculiarità: SUDDHEIM, cap. XIII, p. 356; FRESCOBALDI, p. 174; SANSEVERINO, pp. 169-170; ADORNO, p. 298; *Relation*, p. 373.

[75] FRESCOBALDI, pp. 177-178, 183; *Relation*, p. 376.

[76] IACOPO, p. 246; SANSEVERINO, p. 152.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

fanno una puntata in Samaria e in Galilea per proseguire fino a Damasco[77] e a Beirut, città che suscitano generale ammirazione e stupore; pochi compiono il periplo del Mediterraneo. I più raggiungono Giaffa per imbarcarsi. Talora devono sostare in porto perché il patrono ha dilatato i tempi dell'imbarco approfittando della sosta per adibire la galea ad operazioni mercantili[78]; ma in genere si cerca di affrettare l'imbarco per evitare il pagamento di ulteriori tributi e di diritti di sosta, per sfuggire al gran caldo e alle malattie che possono portare alla morte, di fronte alla quale non solo i mussulmani, ma anche lo stesso patrono della galea, non esitano ad impossessarsi dei pochi danari rimasti ben nascosti addosso ai defunti[79].

* * *

Ecco quindi riaffacciarsi prepotentemente il mare, con tutti i suoi inconvenienti, le tempeste, gli assalti pirateschi, le pessime condizioni igieniche, la coabitazione ristretta, le epidemie. Si ha la sensazione che, se all'andata i pellegrini mostravano una qualche curiosità, un certo entusiasmo nel solcare il mare, un piacere estetico nel contemplarlo e nel vedere luoghi e porti sconosciuti quasi si trattasse di novità esotiche, ora mirino solo a toccare terra, ad abbreviare la traversata, a sottrarsi alle angherie dei patroni: *nil aliud in mundo desiderabam nisi ad meam patriam redire* afferma il Martoni e il Sanseverino gli tiene dietro scrivendo « non gli parea may vedere lo giorno per uscire de dicta nave »[80]. Per questo taluni abbandonano la galea per salire su qualche imbarcazione mercantile più sicura e più veloce; altri come il Sanseverino

---

[77] Non lontano da Damasco, a Sardana, esiste un dipinto della Madonna che stilla lacrime, oggetto di grande venerazione. Il Suddheim sostiene che proprio per l'affluenza dei fedeli l'icona *nunc est osculis denigrata*: SUDDHEIM, cap. XVI, pp. 361-362. Il Frescobaldi acquista da certe donne piccolissime ampolluzze contenenti il liquore che stilla dal quadro, liquore che può calmare il mare in tempesta e che è utile contro la peste, la scabbia ed altre malattie: FRESCOBALDI, p. 180.

[78] Il Rochechouart scrive che il patrono della galea, dopo aver sbarcato i pellegrini a Giaffa, l'aveva indirizzata ad Acri per caricare bombace, motivo per cui devono attenderla per ben dieci giorni: ROCHECHOUART, p. 236.

[79] È il Rinuccini a narrare che, dopo la morte di un prete ungherese, il capitano della galea Andrea Bono lo fa spogliare prima di gettarlo in mare e perquisisce i suoi abiti per impossessarsi di 150 ducati che il prete portava addosso ben nascosti e cuciti dentro la sua giubba: RINUCCINI, p. 247.

[80] MARTONI, p. 638; SANSEVERINO, p. 285.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sbarcano prima, ad Otranto o ad Ancona, senza raggiungere Venezia, perdendo ovviamente quanto già pagato in anticipo per il passaggio.

In genere per il tragitto Venezia-Giaffa-Gerusalemme e ritorno occorrevano circa tre mesi, ma i nostri che si portano quasi tutti anche in Africa impiegano di più: appartengono infatti al ceto medio alto e non sembrano preoccupati dall'esigenza di risparmiare tempo e denaro[81]. Sono comunque dei privilegiati a confronto di quanti trovano in mare la loro fine, la loro Gerusalemme celeste, non solo per colpa del mare e degli elementi avversi, ma anche per l'incuria e l'avidità degli uomini.

La traversata marittima più difficile e travagliata, almeno dai ricordi del protagonista, sembra essere stato il viaggio di ritorno del Sanseverino, forse perché intrapreso in inverno, in un periodo dell'anno sfavorevole alla navigazione. La nave mercantile, salpata da San Giovanni d'Acri il 12 ottobre, va incontro a ripetute tempeste, a fortunali con onde tanto alte che quando colpivano l'imbarcazione « pariva fussero bombarde grosse ». La traversata mette a dura prova la resistenza dei pellegrini e dei marinai i quali non vedono altro che « celo e aqua » per lungo tempo: in questi frangenti invocano tutti i santi, promettono messe a questo o a quel protettore e addirittura di pagare il pellegrinaggio ad uno di loro, si convincono essere vero il detto dei marinai che è pericoloso essere in mare durante la festività di Santa Caterina e accolgono come una « una cossa stupenda » durante una di queste tempeste l'apparizione sull'albero della nave di tre grossi candelotti accesi, di una sorta di candelabro visto da tutti e interpretato come segno del non abbandono e della protezione divina. Dopo aver rischiato di morire anche di sete e di fame perché il prolungarsi del viaggio e l'impossibilità di avvicinarsi alle coste hanno esaurito tutte le scorte a bordo, finalmente il 24 dicembre toccano terra ad Ancona: « e gli paria uscire de le tenebre et ritornare ad la luce, partirsi de l'inferno e ritornare al paradiso e ressissitare da morte ad vita »; dopo di che tutti si recano a sciogliere il voto fatto alla Madonna di Loreto[82].

---

[81] E. Pinto, *I costi* cit., pp. 260-262; U. Tucci, *I servizi marittimi* cit., pp. 59-60; E. Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio* cit., pp. 218-219. Per il tragitto Venezia-Giaffa occorrevano da 30 a 45 giorni, ma i tempi variavano in rapporto alle soste e agli scali; il viaggio di ritorno era in genere sempre più lungo di quello d'andata. Fuorché Nicolò d'Este, che percorse una sorta di viaggio lampo impiegando in tutto solo 84 giorni, i nostri pellegrini impiegano in media 9 mesi, anche perché vanno quasi tutti anche in Africa.

[82] Sanseverino, pp. 203-209, 292. L'apparizione di un candelabro acceso durante una tempesta è riferita anche da Santo Brasca: Brasca, p. 124.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Per loro e per i più si conclude felicemente quest'esperienza di vita oltre che di fede, quest'avventura, in cui la componente religiosa-devozionale è la motivazione più saliente, ma non la sola, sufficiente a giustificare questa sorta di vagabondaggio dall'Egitto alla Palestina e talora al Libano[83]. Al di là dell'aspetto religioso, del desiderio di adempiere un voto, di purificarsi e di coronare una vita, c'è anche lo spirito d'avventura, il fascino del Vicino Oriente, di cui hanno parlato e favoleggiato marinai, mercanti, viaggiatori, oltre che il desiderio di diventare in qualche modo un « eroe ». Più o meno inconsciamente questi sentimenti agiscono sui pellegrini, fanno scattare una complessa iconografia mentale di chiese, monasteri, reliquie, animali, deserto, oasi, pietre preziose, che danno vita ad un diverso universo mentale, in cui l'immaginario e il reale si fondono insieme, in cui viene talora meno anche l'intolleranza nei confronti dell'altro, di quanti vivono in quest'universo esotico, in genere disponibile ed aperto verso gli occidentali, nonostante il disprezzo e la chiusura da parte cristiana nei confronti dei mussulmani[84]. Attraverso molteplici esperienze di uomini, di luoghi e di usanze si ricerca il proprio essere, si acquista se non una diversa dimensione di vita, certamente un diverso atteggiamento mentale, un arricchimento in cui credo di poter affermare che il mare abbia una parte importante[85].

Nei confronti di quest'immensa massa liquida il sentimento predominante dei pellegrini è quello della paura connesso ai vari pericoli ai quali si è fatto cenno. Il mare è in definitiva una « prova », un'esperienza dolorosa, necessaria, catartica, sia per sciogliere un voto e conseguire una purificazione interiore, sia per vincere un mondo sconosciuto, per soddisfare curiosità, conoscere l'altro e il diverso. Le fatiche ed i pericoli della traversata marittima, le sofferenze di varia natura, sono il banco di prova, il cimento del cristiano, contribuiscono ad avvalorare la pazienza e la virtù dei pellegrini che forse a questo scopo esagerano e rappresentano ogni inconveniente come un attentato alla vita.

---

[83] M. Pastore Stocchi, *Note su alcuni itinerari in Terrasanta dei secoli XIV e XV*, in « Rivista di storia e letteratura religiosa », 3 (1967), pp. 185-202.

[84] A. Rossebastiano, *Pellegrinaggi* cit., pp. 40-42.

[85] In una recente interpretazione sociologica del viaggio il mare appare come l'elemento essenziale nei momenti della partenza, del transito, dell'arrivo: J. Leed, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale* (tit. orig. *The Mind of the Traveler. From Gilgamesch to the Global Tourism*), Bologna 1992. Cfr. anche E. Concina, *Humanism of the Sea*, in *Mediterranean Cities. Historical Perspectives*, edd. J. Malkin-R.L. Hohlfelder, London 1988, pp. 159-165.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Ma è sul mare e attraverso questo elemento liquido che si esce dalla solita dimensione di vita, si conosce il mondo, si acquisisce quel bagaglio di cognizioni e di elementi fantastici, leggendari, esotici, che forgiano la cultura dell'uomo nuovo ed aprono la via ad altri, come Colombo, certamente più ardimentosi e più sognatori dei nostri pellegrini, ancora concreti, realisti, saldamente legati alla terra più che al mare. Eppure il fatto stesso che abbiano scelto di partire, che abbiano intrapreso il pellegrinaggio come azione volontaria con mete che travalicano spesso i soli Luoghi Santi, dimostra che anche i nostri pellegrini sono pervasi da curiosità, da esigenze, da fantasticherie individuali che li fanno uscire dal tempo, dal vissuto, dalla solita routine mentale e materiale per affermare in questo modo il loro io e la loro libera scelta. Ed è anche per questi motivi che l'esperienza del pellegrinaggio, almeno quella fissata negli scritti, appare spesso più vicina ed in sintonia con la letteratura di ricordanze[86] piuttosto che con quella di edificazione, anche se la dimensione propriamente religiosa e reale del pellegrinaggio non viene mai meno.

---

[86] Cfr. F. Pezzarossa, *La tradizione fiorentina della memorialistica*, in G.M. Anselmi-F. Pezzarossa-L. Avellini, *La memoria dei mercatores. Tendenze ideologiche, ricordanze, artigianato in versi nella Firenze del Quattrocento*, Bologna 1980, pp. 41-149; G. Cherubini, *I « libri di ricordanza » come fonte storica*, in *Civiltà comunale: libro, scrittura, documento*, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIX (1989), pp. 567-591.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ELENCO DEI TESTI ESAMINATI CON RELATIVE ABBREVIAZIONI

ADORNO	*Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-71)*, edd. J. HEERS-G. DE GROER, Paris 1978.
BRASCA	*Viaggio in Terrasanta di Santo Brasca (1480)*, con l'*Itinerario di Gabriele di Capodilista*, ed. A.L. MOMIGLIANO LEPSCHY, Milano 1946.
CAPODILISTA	*Itinerario*: cfr. BRASCA.
FRESCOBALDI	NICOLÒ FRESCOBALDI, *Viaggio in Terrasanta*, in G. BARTOLINI-F. CARDINI, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Bari 1991.
GUCCI	GIORGIO GUCCI, *Viaggio ai Luoghi Santi*, ed. M. TRONCARELLI, in *Pellegrini scrittori. Viaggiatori toscani del Trecento in Terrasanta*, a cura di A. LANZA-M. TRONCARELLI, Firenze 1990, pp. 257-312.
HARF	*The Pilgrimage of Arnold von Harf*, ed. MALCOLM LETTS, London 1946, repr. 1967.
IACOPO	IACOPO DA VERONA *Liber peregrinationis*, in *Le pèlerinage du moine augustin Jacques de Verone*, ed. R. RÖHRICHT, in « Revue de l'Orient latin », III (1895), pp. 155-302.
MANDEVILLE	*Mandeville's Travels*, ed. MALCOLM LETTS, London 1953, repr. 1967.
MARTONI	NICOLÒ DI MARTONI, *Liber peregrinationis ad Loca Sancta, Relations du pèlerinage à Jerusalem de Nicolas de Martoni notaire italien (1394-95)*, ed. L. LEGRAND, in « Revue de l'Orient latin », III (1895), pp. 566-669.
Pèlerinage	*Un pèlerinage en Terre Sainte et au Sinai au XV siècle*, ed. H. GAILLARD, in « Bibliothèque de l'Ecole de Chartes », LXVI (1905), pp. 70-106.
PETRARCA	FRANCESCO PETRARCA, *Itinerario in Terrasanta*, ed. F. LO MONACO, Bergamo 1990.
POGGIBONSI	FRA NICOLÒ POGGIBONSI, *Libro d'Oltremare*, ed. A. LANZA, in *Pellegrini scrittori* cit. (cfr. GUCCI), pp. 31-158.
Relation	*Relation d'un pèlerinage effectué en 1486*, in B. DANSETTE, *Les pèlerinages occidentaux en Terre Sainte: une pratique de la « Devotion Moderne » à la fin du moyen âge?*, in « Archivum Franciscanum Historicum », 72 (1979), pp. 330-428.
RINUCCINI	*Viaggio in Terrasanta*, in A. CALAMAI, *Il viaggio in Terrasanta di Alessandro Rinuccini nel 1474*, in *Toscana e Terrasanta nel medioevo*, a cura di F. CARDINI, Firenze 1982, pp. 235-256.
ROCHECHOUART	LOUIS DE ROCHECHOUART, *Journal de voyage à Jerusalem*, ed. C. COUDERC, in « Revue de l'Orient latin », I (1893), pp. 169-275.
RUSTICI	*Dimostrazione dell'andata del Santo Sepolcro*, in L. GAI, *La « Dimostrazione dell'andata del Santo Sepolcro » di Marco di Bartolomeo Rustici fiorentino (1441-42)*, in *Toscana e Terrasanta* cit. (cfr. RINUCCINI), pp. 189-233.

BIBLIOTECA - GENOVA - SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

SANSEVERINO — ROBERTO DA SANSEVERINO, *Viaggio in Terrasanta*, ed. G. MARUFFI, in *Scelta di curiosità letterarie inedite o rare dal sec. XIII al XIX*, 87, Bologna 1889, rist. 1968.

SIGOLI — SIMONE SIGOLI, *Viaggio al Monte Sinai*, ed. A. LANZA, in *Pellegrini scrittori* cit. (cfr. GUCCI), pp. 217-255.

SUDDHEIM — *Ludolph de Sudheim, De itinere Terre Sancte*, ed. G.A. NEUMANN, in « Archives de l'Orient latin », II (1884), pp. 305-378.

SWYNBURNE — THOMAS DE SWYNBURNE, *Itinerarium in Terram Sanctam*, ed. P. RIANT, in « Archives de l'Orient latin », II (1884), pp. 378-388.

Viazo — *Viazo al Santo Sepolcro per lo marchese Nicolò d'Este*, in IOHANNIS FERRARIENSIS *Ex annalium Estensium excerpta*, ed. R. SIMEONI, in RIS, XX/2, Bologna 1936, pp. 50-52.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

MASSIMO OLDONI

IL GHIACCIO E LA BALENA: ACQUE E ABITATORI DELLA CONOSCENZA MEDIEVALE

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

« El mundo es poco... »
Cristoforo Colombo

Come si entra dentro la memoria dei tempi? In qual modo perforare le barriere della storia, dei fragili confesso-che-ho-vissuto? Qualunque sia l'area culturale, qualsiasi fonte scritta o archeologica si adotti, la risposta è una sola: occorre superare il mare. Chi attraversa il mare entra nel mito. Non terre, né fiumi, né catene di montagne o popoli inospiti; per entrare nel mito e valicare il tempo occorre superare il mare, è necessario che l'uomo superi la prova dell'esistenza sperimentata dentro l'elemento estraneo. Dal XIX secolo il mare è diventato lo spazio, e le stelle si sono sostituite alla polverizzazione di isole che un giorno si scoprivano come fossero pianeti.

La distanza fra l'emozione e l'ignoto non è misurabile se non servendosi del mito: Guy d'Amiens lo scrive, senza saperlo, sul finire dell'XI secolo:

Et victor patrios extendit trans mare fines
Ergo decet memorare suum per secula factum

(vv. 24-25)

Guglielmo il Conquistatore estese i confini della patria oltre il mare, quindi è giusto ricordare attraverso i secoli la sua impresa.

Chi supera il mare valica il tempo. E non saranno soltanto Ulissi o Cristofori Colombo i grandi viaggiatori del tempo: basterà aspettare, aspettare secoli di anni lenti, quando l'Oceano spalanchi i vincoli delle cose e una nuova terra si mostri e il mare lasci scoprire nuovi mondi dove non esista più l'ultima Thule; proprio secondo la sterminata immagine della *Medea* di Seneca:

... Venient annis
saecula seris, quibus Oceanus
vincula rerum laxet et ingens
pateat tellus Thetysque novos
detegat orbes nec sit terris
ultima Thule.

(vv. 374-379)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Così, superare il mare vuol dire vincere un mondo sconosciuto, sapersi aggirare in un universo abitato dove ci sono vita, fremito, colori. Isole e pesci valgono allo stesso modo: oggetti pulsanti che ignorano l'uomo. Quasi un pentagramma della creazione che batte lontano e libero dall'umana avventura. Nell'esordio della *Historia Ecclesiastica Gentis Anglorum* Beda, nei primi decenni dell'VIII secolo, sembra onorare questo stupore per l'ecosistema: « Oltre l'isola di Britannia, là dove s'apre l'Oceano senza limiti, stanno le Orcadi, ricche di frutti e d'alberi, di pascoli per gli armenti e le pecore; sono abitate da uccelli d'ogni tipo, di terra e d'acqua, e i fiumi delle Orcadi abbondano di pesce, salmoni e anguille in particolare. Si vedono con frequenza, in quei mari, le orche, i vitelli marini, i delfini, le balene e pesci d'ogni specie, e conchiglie dove spesso sono racchiuse perle dai molti colori: rosso porpora, violetto, verde e bianco candido. C'è poi grande abbondanza di lumache dalle quali si estrae una tintura scarlatta, un rosso bellissimo che nessuna luce di sole o imperversare di pioggia riesce ad impallidire. Quelle terre sono ricche di sorgenti minerali e d'acque calde, e da quei corsi sgorgano fiumi che sono simili a bagni caldi. L'acqua ha qualità eccelsa... Si trovano miniere di rame, di ferro e d'argento... E vicino al Polo il giorno ha notti brevi... », ma la parafrasi del racconto non basta a dire la lucentissima felicità della scrittura di Beda, quel suo latino che, sorvolando gli spazi naturali così abitati, sembra comporre un frammento di giornale di bordo:

A tergo autem, unde Oceano infinito patet, Orcadas insulas habet. Opima frugibus atque arboribus insula, et alendis apta pecoribus ac iumentis, uineas etiam quibusdam in locis germinans, sed et auium ferax terra marique generis diuersi, fluuiis quoque multum piscosis ac fontibus praeclara copiosis; et quidem praecipue issicio abundat et anguilla. Capiuntur autem saepissime et uituli marini et delfines nec non et ballenae, exceptis uariorum generibus concyliorum, in quibus sunt et musculae, quibus inclusam saepe margaritam omnis quidem coloris optimam inueniunt, id est et rubicundi et purpurei et hyacinthini et prasini sed maxime candidi. Sunt et cocleae satis superque abundantes, quibus tinctura coccinei coloris conficitur, cuius rubor pulcherrimus nullo umquam solis ardore, nulla ualet pluuiarum iniuria pallescere, sed quo uetustior eo solet esse uenustior. Habet fontes salinarum, habet et fontes calidos, et ex eis fluuios balnearum calidarum omni aetati et sexui per distincta loca iuxta suum cuique modum accommodos. Quae etiam uenis metallorum, aeris ferri plumbi et argenti, fecunda gignit et lapidem gagatem plurimum optimumque; est autem nigrogemmeus, et ardens igni admotus, incensus serpentes fugat, adtritu calefactus adplicita detinet aeque ut sucinum. Erat et ciuitatibus quondam XX et VIII nobilissimis insignita, praeter castella innumera quae et ipsa muris, turribus, portis ac seris erant instructa firmissimis. Et quia prope sub ipso septentrionali uertice mundi iacet, lucidas aestate noctes habet, ita ut medio sapere tempore noctis in quaestionem ueniat intuentibus, utrum crepusculum adhuc permeat uespertinum an iam aduenerit matutinum, utpote

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

nocturno sole non longe sub terris ad orientem boreales per plagas redeunte; unde etiam plurimae longitudinis habet dies aestate sicut et noctes contra in bruma, sole nimirum tunc Lybicas in partes secedente, id est horarum XVIII; plurimae item breuitatis noctes aestate et dies habet in bruma, hoc est sex solummodo aequinoctialium horarum, cum in Armenia Macedonia Italia ceterisque eiusdem lineae regionibus longissima dies siue nox XV, breuissima VIIII conpletat horas.

Notti brevi, brevissime, anche se si tratterà d'aspettare millenni ove durino o crollino turrite città. Brevissime notti per i Sette Dormienti che in un altro settentrione, descritto da Gregorio di Tours e da Paolo Diacono, dormono sotto un'altissima rupe nella landa più estrema dell'ultimo Nord un sonno pulsante carico di vita, pronto al risveglio perché proprio loro, i Sette Dormienti « dalla foggia dei vestiti, Romani », conducano i popoli alla salvezza con la forza della predicazione. Gregorio di Tours e Paolo Diacono ci credono e in quella storiografia fatta di terraferma mitica e insanguinata i Sette Dormienti sono l'isola settentrionale premessa al Paradiso. Paolo Diacono s'illude a credere che ci sia qualcuno laggiù che ama l'uomo a tal punto da volerlo ricondurre su strade più giuste e si butta a capofitto nei miti del suo passato germanico. Intanto i Sette Dormienti, nell'aria salùbre del Settentrione, guardano il sole di mezzanotte, e il loro sonno è accompagnato dal rumore del mare, di quello stesso mare che Adamo di Brema, nell'XI secolo, dispiega sotto la mano battezzatrice del protagonista dei *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*, quell'Adalberto, vescovo di Amburgo, che certo non ispira a convertirsi nel suo nome e la cui azione pastorale, pur valicando il mare, non riesce ad entrare nel mito nonostante il quarto libro dei *Gesta*, dedicato alla descrizione delle terre del Nord.

Il fatto è che non basta il mare; è indispensabile una più rara qualità: lo stupore, la capacità di vivere quella stupefatta semplicità che prende l'individuo nell'istante della scoperta. Il pianeta d'acqua, allora, diventa un habitat ideale per mettere alla prova la tenuta psicologica del viaggiatore. In questo senso, potremmo dire che moltissima letteratura medievale è terrestre, legata al binomio cose/uomini, attrezzatura per i meccanismi dei comportamenti sociali e politici, ma ben incline a razionalizzare la stupefazione o a chiamarla col nome di Dio. Soltanto oggetti estranei, oggetti « altri », pur inscrivibili in una logica operante, costringono il testimone medievale ad un passo rarissimo nella sua cultura; l'abbandonarsi alla pura visione, dimentico delle tentazioni agiografiche, pronto al puro sbalordimento emotivo. Là dove il *mostrum* non riesce a diventare *miraculum*, là dove il *portentum* non perde le proprie epifanie per essere un *prodigium*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Perché questo accada c'è bisogno dell'impossibile, dell'eccesso: quasi che il contrario dell'acqua non debba essere più la terra, quasi che l'opposto dei pesci multicolori non siano le bellezze colorate dei fiori e delle piante. Un'acqua che si faccia materia, una vitalità galleggiante e scivolosa che abbia, tuttavia, l'eccezionale dono della consistenza d'una montagna o d'un'isola; appunto, il ghiaccio e la balena. E che l'uomo, piccolissimo e pronto, stia lì, sensibile, a guardare.

« Poi presero Giona e lo gettarono in mare, e la furia del mare si calmò. E l'Eterno fece venire un gran pesce per inghiottire Giona. E Giona fu nel ventre del gran pesce e vi rimase tre giorni e tre notti. E Giona pregò l'Eterno dal ventre del gran pesce e disse:

> Tu m'hai gettato nell'abisso, nel cuore del mare;
> la corrente mi ha circondato
> e tutte le onde e tutti i tuoi flutti
> mi sono passati sopra.
>
> ...
>
> Le acque mi hanno circondato fino all'anima,
> l'abisso mi ha avvolto
> le alghe mi si sono attorcigliate al capo,
> e io sono disceso fino alle radici dei monti...
>
> (*Jon*, 2)

Allora l'Eterno diede l'ordine al gran pesce, e il gran pesce vomitò Giona sull'asciutto ». Giona valica il mare, vince la prova con la balena ed entra nella fondazione del mito, dove il leviatano innesca nella letteratura medievale un sentimento di curiosità e di religiosità-della-natura che sta alla base della psicologia dei testimoni, che, come Erik il Rosso, chiamò le balene « i custodi del mare ».

Isidoro di Siviglia questo annota nel XII libro delle *Etymologiae: ballenae sunt immensae magnitudinis bestiae, ab emittendo et fundendo aquas vocatae*, la loro massa è gigantesca *et aequalia montium corpora*. L'identica notizia è registrata nel *De Universo* del carolingio Rabano Mauro, e non riscontriamo altra terribilità se non quella riferita alla mole dell'animale. Un *Liber monstrorum* del IX secolo, raccolto in aree settentrionali d'Europa, registra che la *balena fera intolerabilis, in India nascitur*, luogo dove si dice siano raccolte molte meraviglie del mondo; e la gente, in India, con la pelle di queste belve, si cuce gli abiti. Non è un'interpretazione malevola tendente ad assegnare a precise

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zone del pianeta un'identità maligna, bensì l'eredità di una fonte indoeuropea assai diffusa in Occidente, l'*Epistola Alexandri*, che passa la stessa notizia a *Le Mille e una notte*. L'altomedievale *Physiologus*, invece, descrive il cetaceo come un corpo *magnum nimis, simile insule, figuram habens diabuli*. La sua cattiveria si esprime nel confondere gli *ignorantes naute* che vi approdono come ad un isola configgendo nella mole del mostro àncore e pali, fino ad accendervi un fuoco per il cibo, provocando la reazione dell'animale che, a causa del bruciore, s'immerge trascinando nel profondo uomini e navi. Schema narrativo molto fortunato questo della balena/diavolo e della balena/isola che arriva fino ai secoli del volgare; nel XIII secolo, un *Libellus de natura animalium*, scritto in Italia, carica l'episodio di simboli: *balena id est mundus iste* e gli uomini che s'illudono di riposare in questo mondo e di trovarvi la pace, sono ingannati nei loro sciocchi desideri. La cosa sembra avere molto successo in area italiana, visto che Brunetto Latini la cita nel *Tresor* (I, 32), e torna in divertente forma versificata nel coevo *Bestiario moralizzato di Gubbio*:

> Lo pescio ke se nomina balena
> a la fiada sopra l'acqua pare
> en semeliança d'isola terena,
> là o' va quelli k'è sopra mare;

i naviganti accendono il fuoco per rifocillarsi, quando

> sentendo lo calore ella fèra
> tucta la gente fa pericolare.
> Cotale semeliança à lo nemico
> ke copre la sua malvasgitate
> nello cospecto delli peccatori:
> somergeli e conduceli a li dolori.
>
> (cap. LIX)

Nel disegno pedagogico della letteratura didattica e predicatoria la *navigatio* è subito metafora della vita, e la balena/isola diabolica deve mettere in guardia le coscienze. Sembra predominante la lettura simbolica. Ma se le isole del mare si animano e si tramutano in ciò che, poi, sono, cioè animali, non è possibile negare che qui stia il richiamo al dovere che ha l'uomo di misurarsi con titanici imprevisti ben presenti nella memoria zoonaturalistica delle letterature europee di mezzo. Perché la teratologia del *Physiologus* è intersezione

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

d'un reticolo di testi al cui centro sta l'esperienza del viaggio di san Brendano, avvenuto, forse in più fasi durante l'arco biografico del monaco irlandese, 490-583, nel tracciato Irlanda-Isole Faröer-Isole Mykines-Islanda meridionale, in un nord Atlantico che, oltre alle balene, ospita l'Isola delle Pecore, l'Isola degli Uccelli, l'isola dei Fabbri. Il testo che ci tramanda l'avventura, un po' geografica e un po' iniziatica, di Brendano e dei suoi compagni è, come ha dimostrato la critica, assegnabile al secondo quarto del IX secolo.

Narra la storia che ogni anno la barca in cuoio di Brendano, il *curragh*, guidata dalla provvidenza divina, celebra il Natale e la Pasqua in quattro isole del mare: dal giovedì al sabato santo nell'Isola delle Pecore, la notte della vigilia e l'alba della Pasqua sul dorso della balena, il resto del giorno di Pasqua e fino a Pentecoste nell'Isola degli Uccelli, il Natale nell'Isola di sant'Ailbe. Il racconto del *piscis Iasconius*, questo il nome dato alla balena, è tutto nel rapporto amichevole che lega i monaci viaggiatori alla frequenza con cui l'animale torna più volte nei pressi dell'imbarcazione. Più spesso *Iasconius* sta immobile al largo dell'Isola delle Pecore: sul suo dorso verdeggia una piccola foresta e con quella legna i monaci accendono il fuoco per cucinare, provocando il risveglio della bestia. Il vocabolo medio-irlandese *iasc* (pesce) spiega il nome di *Iasconius*, che compare in una ben più semplice struttura narrativa nel testo medio-irlandese *Bètha Brennàin* (*Vita di Brendano*) del XI-XII secolo. In quest'opera *Iasconius* emerge nel giorno di Pasqua per consentire, ovunque si trovi il monaco insieme ai compagni, di celebrare la festività su quella particolarissima terraferma pulsante.

La diffusione della leggenda brendaniana legata all'episodio della balena ha notevole fortuna in area insulare: questo spiega la presenza del fatto in due agiografie di san Macuto (il bretone san Malò), risalenti al IX secolo, dove egualmente si registra l'incontro fra Macuto e un'isola/pesce. Nella *Vita sancti Macuti* i monaci attraccano inconsapevoli all'isola, vi celebrano la messa finché non s'accorgono del mostro sotto i piedi: le preghiere e le sante rassicurazioni di Macuto risolvono il difficile momento e la *belua, virtute divina ceu rupes vel mons sic factus, est immobilis* finché il santo non abbandona quel luogo rischioso. Nel secondo testo agiografico, la *Vita sancti Machutis* di Bili, diacono di Alet, scritta fra 866 e 872, c'è la piccola variante del discorso diretto rivolto a Brendano che assiste Macuto e i suoi: « O Brendano, *ecce nos omnes deglutimur* » e il santo, ormai esperto baleniere, rivolgendosi al confratello dice: « O san Macuto, ecco che Satana si è tramutato per condurne molti alla morte ». L'avvenimento sulla presenza di Satana provoca infine la preghiera liberatrice di Macuto.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Le piccole ma significative differenze tra i vari testi confermano l'esistenza d'una circolazione del mito di Brendano fra VIII e IX secolo, legato a trasmissioni agiografiche, peraltro confermate dall'esistenza d'una serie di *Vitae sancti Brendani* che sono forse il primo momento d'assemblaggio del tema 'uomo/balena', con l'aggiunta della variante 'uomo/lotta di balene'. Infatti, in una *Vita Brendani* dell'VIII secolo si legge l'episodio d'un gatto gigantesco che sta per assalire la barca di Brendano. Il mostro era, un tempo, un gattino portato nell'isola dell'Oceano molti anni prima da alcuni anacoreti. Poi, ingurgitando pesci su pesci, il micetto, crescendo, diventa una belva spaventosa. Preghiere dei monaci, apparizione d'un altro mostro dal mare, i due giganti ingaggiano una lotta preistorica e sprofondano nell'abisso senza più risalire. Nella *Navigatio* gli animali sono due balene: una per il Male, l'altra per il Bene, mandano fuoco dalle fauci, come draghi evocatori di letterature iniziatiche; ma la preghiera è servita: *Videte obedientiam quam creatori exibet creatura. Modo expectate finem rei; nichil enim vobis mali ingeret hec pugna...* infatti, la *misera bestia*, che aveva assalito i *famulos Dei, in tres partes rupta est coram illis*, mentre l'altra torna da dove era venuta.

Il *piscis Iasconius* della *Navigatio* è l'interlocutore partecipe d'un viaggio dove si attua la conoscenza e l'amplificazione della gloria di Dio, lo stesso Dio che fa trovare un estremo salvataggio al naufrago Sindbàd allorché il pesce/isola s'immerge. Il Capitano li aveva avvertiti: « Fate presto a salire sulla nave! Lasciate la vostra roba e fuggite! Mettete in salvo la vita! Questa su cui vi trovate non è un'isola ma un grosso pesce che si è adagiato in mezzo al mare; la sabbia vi si è ammonticchiata e il pesce è diventato simile a un'isola su cui da lunghissimo tempo sono cresciuti gli alberi; quando voi avete acceso il fuoco, il pesce, sentendo il calore, si è messo in movimento e adesso sta per inabissarsi con voi nel mare e voi annegherete tutti! ». Sindbàd non fa in tempo a salvarsi: va giù nel gorgo che si forma ma, all'ultimo momento, afferra un « mastello di legno, di quelli che si usavano per fare il bucato », lo afferra, ci si mette a cavalcioni ed è salvo. Un bel modo di superare il mare ed entrare nel mito! A cavallo d'una palla di cannone il Barone di Münchausen supera lo spazio ed entra nello stesso mito.

L'identità dell'intreccio presente nel primo viaggio di Sindbàd, ne *Le Mille e una notte*, conferma quanto sia estesa la circolazione del mito quando si colleghi ad eventi straordinari. L'episodio del pesce/isola della *Navigatio* ci ha fatto fare molta strada, anzi molto mare, ed ha confermato che l'eccezionalità di certe storie coincide con un *top* d'esperienza: attraverso questi mas-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

simi la conoscenza medievale compie sbalorditivi passi in avanti, sbalorditivi e sbalorditi.

Quando nell'irlandese *Bètha Brennàin* appaiono in mezzo all'oceano vortici neri e profondissimi, dove le barche di cuoio rischiano d'essere risucchiate, Brendano parla alle acque, si offre in cambio della vita dei compagni; allora il mare si placa.

Il mare è una cosa viva, risponde a chi gli parla e prepara altre stupefacenti realtà. Sembra che la metafora serva poco a questa letteratura. La balena ci ha inchiodato all'emozione e soltanto nell'XI secolo italiano troviamo un'incredibile versione della bestia che rimette in discussione la medievale Moby Dick. Prima, però, varrà mettere alla prova i nostri nervi: la Natura, infatti, riesce a preparare cattedrali o castelli fatti d'acqua, tali da spiazzare perfino gli enciclopedismi sicuri di Isidoro, di Beda, di Rabano Mauro. E per entrarvi occorre un passo leggero, un passo leggero...

Già sant'Ambrogio ricorda che le acque battute dai venti gelidi *solidantur in nivem*, e questa *nix* acquista un significato mistico: *nix significat blandimenta iustorum in die iudicii, ut est illud: « Et vestimenta eius alba, sicut nix »*. Isidoro riporta la notizia nel *De natura rerum*, ma poi le *Etymologiae* non sembrano prediligere il senso mistico del fenomeno: *nix a nube, unde venit; et glacies a gelu et aqua, quasi gelaquies, id est gelata aqua. Gelus autem quod eo stringatur tellus*. E non perché abbia il cuore troppo caldo « gelosia » non deriva da *gelus*, bensì per un mediolatino *zelus* che ci conduce al greco *zèlos*, « ardore, senso di emulazione », spirito primo di ogni navigante intriso dai due sentimenti. « Le nevi – scrive Beda – si formano dal vapore delle acque non ancora condensato in gocce, ma per il gelo che lo pervade; si dice che in alto mare non cada neve... ». Anche il catalogo naturalistico di Beda si ferma al di qua del simbolo. C'è l'interessante aggiunta della tradizione orale, « si dice che in alto mare non cada neve », ma Beda non sa a quale conoscenza agganciare questa notazione; da buon anglo, egli preferisce star quieto in salotto con i suoi libri, magari col thè, se esistesse, piuttosto che andare a vedere, come fanno quegli ardimentosi irlandesi, mai fermi, sempre in giro per il mondo con il pretesto dell'espansione monastica!

Intanto lo schema sembra sicuro: l'acqua, il gelo, la neve; nessuna traccia del ghiaccio come solidificazione dei liquidi. Però, quando leggiamo nell'enciclopedia di Rabano Mauro il capitolo *De glacie*, capiamo che qualcosa è accaduto: *glacies a gelu et aqua, quasi gelacies, id est, gelata aqua: gelus autem, quod eo stringatur tellus*. Rabano sta copiando Isidoro, poi, quasi a farsi perdonare

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

la fonte, passa al senso anagogico: *glacies duritiam peccatorum significat*, seguono due citazioni dalla *Sapienza* e dai *Salmi*, quindi *per allegoriam homines significat* e, poco oltre, la tirata contro gli Ebrei: *in gelu vel glaciae* sappiamo che i cuori degli Ebrei sono costretti dal freddo della perfidia, gli Ebrei che *constricti frigore perfidiae fervorem charitatis amiserunt, quasi glacies de utero creatoris egressi sunt. De coelo gelus exiit: quia de sublimi prole sanctorum processit frigida plebs infidelium*. La tropologia tardoantica sembra convincere Rabano, quasi che il gelo dei cuori faccia maggior disastro del ghiaccio. Fuori dalle certezze enciclopediche, l'alto Medioevo si mostra molto sensibile ad una mistica naturalistica che taglierebbe via gli insegnamenti di tipo geografico. Ma la *Navigatio*, ancora una volta, riesce nell'impossibile impresa di far coincidere conoscenza e spiritualità. Il testo fa riferimento ad un *mare solidum* raggiunto da Brendano durante il suo itinerario: un luogo dove l'acqua è misteriosamente ferma e piatta da sembrare solidificata, una sorta di trasformazione del pack artico in cui frammenti di ghiaccio galleggiano nel mare bloccato dalle masse. Finché un giorno...

Finché un giorno apparve ai monaci esploratori una *columpna cristalina*: « Dopo la celebrazione della messa, apparve loro una colonna nel mare che non sembrava tanto lontana, eppure impiegarono tre giorni per raggiungerla. Quando l'Uomo di Dio le fu vicino cercò di scorgerne la sommità, ma vide ben poco tanto era alta, più alta del cielo. Inoltre, la colonna era circondata da una rete a maglie tanto larghe che la barca vi poté penetrarvi e gli uomini non capirono di cosa fosse fatto quel baldacchino di ghiaccio: il suo colore era argenteo e sembrava più duro del marmo. La colonna stessa era del più luminoso cristallo e si estendeva verso l'alto per cubiti difficilmente numerabili. Il baldacchino era lungo più di un miglio e la colonna si ergeva al suo interno perdendosi verso l'alto. I monaci entrano, si guardano intorno, ammirano *magnalia creatoris Dei* e, di là, il mare sembra *quasi vitreum pre claritate... Splendor solis non minus infra quam supra lucebat* ». Anche qui varrà lasciare spazio al testo, autentica *deesis* naturale:

> Quadam die, cum celebrassent ter missas, apparuit illis columpna in mari non longe ab illis, sed tamen ante tres dies non poterant illam attingere. Cum autem appropinquassent illi, vir Dei aspiciebat illius summitatem; minime tamen eam pre altitudine videre poterant. Porro cooperta erat ex tam raro canopeo ut navis posset transmeare per foramen illius. Ignorabant ex qua materia factum fuit ipsum canopeum; habebat autem colorem argenteum et durius videbatur illis marmore. Collumpna vero illa ex cristallo erat purissimo. Post hec vir Dei fratribus ait: « Mittite remiges intus mare, et alii ex vobis fibulas interim tenete canopei ». Spatium namque magnum habebat canopeum predictum, ut quasi unius miliardi longitudine a columpnase extendebat. Quo facto, ait vir Dei suis: « Mittite navim

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

intus per aliquod illius foramen, et videamus diligenter magnalia creatoris Dei nostri ». Cum autem foramen intrassent et huc atque illuc aspexissent, mare apparuit quasi vitreum pre claritate, ita ut omia que intus erant videre poterant, basesque columpne considerare en poterant, et canopei sumitatem in terra iacentem. Splendor vero solis non minus infra quam supra lucebat. Sanctus vero Brandanus foramen mensurabat in IIII canopeos II cubitis in omnem partem. Igitur, navigantibus illis per totum diem iuxta unum latus columpne illius, et umbram solis necque calorem ullum ultra nonam sentire poterant. Vir autem Dei mensurabat latus mille quadringentis cubitis, et erat mensura per IIII latera illius columpne, sicque mensurabat per triduum vir Dei. Quarto vero die invenerunt calicem de genere canopei et patenam de colore collumpne contra australem plagam. Que statim apprehendens, vir sanctus dixit: « Dominus noster Iesus Christus ostendit nobis hoc miraculum ut ostendatur multis ad credendum ». Precepit vero vir sanctus suis fratribus divinum officium peragere et postea corpora refficere. Illi vero, nullum tedium sustinentes nec cibi nec potus, postquam viderunt illam columpnam. Transacta itaque nocte illa, ceperunt navigare contra septentrionalem plagam. Cum autem transissent quoddam foramen, posuerunt arborem et vela in altum, et alii ex fratribus tenebant fibulas canopei, quousque omnia ponerent in navim. Extensis autem velis, cepit prosper ventus post ipos flare, ita ut non necesse esset eis navigare, sed tantummodo funiculos et gubernacula tenere, et sic per dies VIII ferebantur contra aquilonalem (cap. XXXIX).

Castello o cattedrale di ghiaccio che sia, l'*iceberg* con il suo baldacchino d'intrecci gelati rappresenta nella *Navigatio* l'incontro ravvicinato con una 'cosa' costruita dalla Natura per glorificare la grandezza di Dio. La conoscenza fisica non è qui sacrificata all'allegoria, ma il valore mistico dell'apparizione raddoppia lo spettacolo dell'acqua fatta materia, trasparente e leggera, eppure durissima e cava come un ambiente di riparo, brillante di luce bianchissima. Jack Williamson, nel XX secolo, non usa immagini molto diverse per descrivere la composizione della testa delle comete.

Torilde, moglie di Erik il Rosso, racconta che suo marito aveva sentito parlare del viaggio del monaco Brendano. Erik sapeva che i Cristiani già da molti secoli navigavano sul grande mare del Nord; quando suo figlio Thorvald sbarca, verso la fine del X secolo, sulle coste americane della Nuova Scozia e della Vinland trova traccia di alcuni oggetti che i Cristiani chiamavano « croce ». La rotta di Erik e di Thorvald si sovrappose in parte a quella di Brendano: Norvegia, Islanda, Isole Faröer, Vinland, Penisola di Labrador, Terranova... Molti incontri, ma nessun ghiaccio mistico. La Natura costruisce cattedrali d'acqua solo per i credenti.

I meravigliosi percorsi del ghiaccio e della balena non hanno bisogno di rotte interminabili. Il mito di Ulisse nasce nell'angusto segmento che dall'Asia Minore oscilla fra Sicilia e Italia Meridionale. Il viaggio di Brendano sta tutto nel piccolo tratto fra Irlanda e Islanda. Colombo attraversò molte volte l'Oceano, scoprì nuove terre, eppure non è diventato un mito, Brenda-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

no sì. Perché al mito, oltre che superare il mare, occorre una disposizione mentale, un atteggiamento di stupore che prepari la scoperta di meraviglie provviste d'un tanto d'innaturale: la balena si cambia in isola, l'acqua è una terra solida e ghiaccia. La razionalizzazione di questo processo conoscitivo conduce alla metafora: il ghiaccio è il cuore di chi non crede, la balena è il diavolo. A meno che...

A meno che non si decida, come fa Benzone d'Alba nell'XI secolo, che tutto è metaforicamente riconducibile ad una storia d'uomini intesa come una grande società degli animali.

Negli *Ad Henricum Quartum Libri* passano cagnolini ubbidienti, aquile (tutte imperiali), agnelli (di varia estrazione, spesso finti), elefanti tardigradi e prudenti, leoni onomastici, lupi (tutti di Curia, accesi da *rabies* cammuffata d'umiltà), asini come dovunque, *asinandrelli* (Alessandro II e Gregorio VII), serpenti striscianti, draghi e vipere (accanto alle quali addormentarsi è un rischio), cammelli ruminanti ingobbiti dal potere, zanzare e pulci (spesso neotestamentarie, ma sempre punture e pruriti); fra questi personaggi si aggirano i vermi che *nascuntur cotidie de fetore veluti muscae ad fetorem vulnerum*. Gli scismatici curiali di Benzone sono capre, caproni e porci selvatici; di seguito vengono i corvi rapaci e altri monaci nati *de porcarana* e *de ructeria*... e potrei continuare a lungo. Unica risposta positiva a questo teratologico universo zoomorfo lo scrittore albense la trova nel mare, nella *balena, regina piscium*, la *ammirabilis balena quae non poterat capi neque hamo neque catena* che individua il regale comportamento di Adelaide di Savoia, nella cui scia politica molti vescovi del tempo mettono le loro barche. L'inafferrabilità di questa Adelaide/*balena regina piscium* è una metafora che proviene dal raffinato settore delle tropologie politiche altomedievali, sul modello dell'*Ecbasis cuiusdam captivi*, testo poetico del X secolo. Senza forse nemmeno volerlo, Benzone adotta un'immagine della *balena* ch'è strumento del bene, tornando, per tutt'altro percorso e con un moto circolare all'amichevolezza del *piscis Iasconius*, il cui movimento tende sempre ad esser cerchio col toccare la propria estremità piegando la testa: *quaerit semper suam caudam, ut simul iungat capiti, et non potest prae longitudine*.

Prima che Benzone d'Alba dia prova d'un torturante latino giocato intorno alle metafore zoomorfe, balena compresa, già Letaldo di Micy, sul finire del X secolo, osa svisare sull'oggetto simbolico « balena » per tentare una sua liberazione dal mito del Male incarnato dalla bestia sinonimo del demoniaco. *Gutture quod totas ad Tartara volveret urbes* (v. 40), la balena ingoia il Male del mondo, e il *rugio* del *daemon* riecheggia Gerolamo di *adversarius no-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ster diabolus tamquam leo rugiens aliquid devorare (ep. XXII, 4). Ma Letaldo, dal tautologico 'interno' del suo *Within piscator* sembra giocare con aristocratica eleganza, e l'uso di un simile personaggio della Natura serve forse ad un ben differente procedimento di conoscenza, più vicino all'ironia dissacrante tipica d'un intento dove la letteratura serve per rovesciare il mondo degli uomini.

« El mundo es poco... » scrisse un giorno Cristoforo Colombo. Sembra esserci dell'amarezza in queste parole, forse il non sapersi più stupire, oppure un inesauribile desiderio di altro, di altrove, di ancora nuovi orizzonti in tutto simili alle fedi stupefatte di Brendano, alle sue cattedrali di ghiaccio, alle sue viste di mare abitato. Questa partecipe disposizione allo sbalordimento sta alla base di molta letteratura delle *visiones*. Ma l'epifania della Natura ha in sé la pienezza d'un sapere che s'allarga, che espande i propri perimetri dell'intelligenza come quelli del creato. Soltanto in questa direzione ha senso, ancor oggi, muoversi. Il monaco Brendano e Cristoforo Colombo sono, in positivo e in negativo, gli estremi d'un segmento del mito; se l'uomo del Duemila, pur avendo già superato tutti i mari e molti spazi, smarrisce la capacità di sbalordire, non entrerà in alcun mito.

BIBLIOGRAFIA

Testi

GUY D'AMIENS, *Carmen de Hastingae Proelio*, edd. C. MORTON-H. MUNTZ, Oxford, 1972. BEDA, *Historia Ecclesiastica Gentis Anglorum*, edd. B. COLGRAVE-R.A.B. MYNORS, Oxford, 1969. ADAMO DI BREMA, *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*, ed. B. SCHMEIDLER, in *Monumenta Germaniae Historica, Script. in us. schol.*, Hannover-Leipzig, 1917. ISIDORO DI SIVIGLIA, *Etymologiarum sive Originum Libri XX*, ed. W.M. LINDSAY, Oxford, 1911. *Liber monstrorum de diversis generibus*, a c. di C. BOLOGNA, Milano, 1977; cfr. anche ed. F. PORSIA, Bari, 1976. TEOBALDO, *Physiologus*, ed. P.T. EDEN, Leiden-Köln, 1972. *Libellus de natura animalium*, a c. di P. NAVONE, Genova 1983. *Bestiario moralizzato di Gubbio*, a c. di A. CARREGA, Genova, 1983. *Navigatio Sancti Brendani Abbatis*, ed. C. SELMER, University of Notre Dame, 1959; cfr. anche ed. W.W. HEIST, Bruxelles, 1965; cfr. G. ORLANDI, *Introduzione* alla *Navigatio Sancti Brendani*, vol. I, Milano, 1968, da cui è citata la *Vita sancti Macuti*, la *Vita sancti Machuti* di Bili e le *Vitae Sancti Brendani*. RABANO MAURO, *De Universo libri viginti duo*, in *Patrologia Latina*, t. CX 1. BENZONE D'ALBA, *Ad Henricum Quartum Imperatorem Libri VII*, ed. K. PERTZ, in *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, VIII, Hannover 1848. LETALDO DI MICY, *De quodam piscatore quem ballena*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

absorbuit, (*Within Piscator*), ed. A. WILMART, in ID, *Le poème heroïque de Lètald sur Within le pecheur*, in « Studi Medievali » n.s., 9 (1936), pp. 188-203. *Antiche saghe islandesi*, a. c. di M. SCOVAZZI, Torino, 1973. *Le Mille e una Notte*, a c. di F. GABRIELI, Torino, 1948.

Studi

G.S. KIRK, *Il mito. Significato e funzioni nella cultura antica e nelle culture altre*, Napoli, 1980 (ed. orig. University of California, 1969); P. DINZELBACHER, *Vision und Visionliteratur im Mittelalter*, Stuttgart, 1981; K.U. JÄSCHKE, *Die Anglonormannen*, Stuttgart, 1981; P. SAWYER, *Kings and Vikings*, London, 1982; J. ZIOLKOWSKI, *Folklore and Learned Lore in Letaldu's Whale Poem*, in « Viator » 15 (1984), pp. 107-118: articolo di una certa rilevanza perché, ricostruendo l'argomento del *Within Piscator* dalle reminiscenze epico-classiche latine, specialmente Virgilio, dimostra quanto importante sia il ruolo di Letaldo nello scambio fra tradizioni folcloriche ed orali e tradizioni colte durante il Medioevo. È anche ricordato il passo di Beda sulle balene, il racconto del viaggio di Ohthere con balene in vista, e i riferimenti di Rodolfo Tortario intorno alla caccia alla balena. Da qui si citano il mito greco di Eracle ed Esione, l'apporto di Ellanico di Lesbo, l'*Alessandro* di Licofrone e Sesto Empirico, la *Storia vera* di Luciano (II sec. a C.) e, infine, l'unico rimando occidentale significativo per le balene, presente nei *Gesta Romanorum* (XIII secolo). Interessante la nota di Ziolkowski sull'Archipoeta (XII secolo) che ricorda un Giona *vatem decalvatum* allorché esce, calvo, dal ventre della balena, e su Abbone di Fleury che definisce Letaldo di Micy uomo di *singularis scientia*. G. JONES, *A history of the Vikings*, Oxford, 1987; M. OLDONI, *La letteratura delle scoperte: meraviglie e luoghi comuni nello scrivere d'avventura*, in *Atti del IV Convegno Internazionale di Studi Colombiani* (Genova, 1985), Genova, 1987, pp. 471-496; G. GIANGRASSO, *Il « De quodam piscatore quem ballena absorbuit » di Letaldo di Micy. Una proposta interpretativa*, in « Schede Medievali » 19 (1990), pp. 393-401.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

MARCO TANGHERONI - OLIMPIA VACCARI

L'OSSERVATORIO DATINIANO DI LIVORNO E LA NAVIGAZIONE MEDITERRANEA TRA TRE E QUATTROCENTO

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Gli autori ringraziano per la gentile disponibilità la dottoressa Elena Cecchi e il dottor Paolo Coppedè, cui devono la possibilità di una più rapida consultazione dei documenti.
A causa dell'arretratezza delle norme concorsuali italiane, e a questo solo fine, si segnala che la dottoressa Vaccari è da considerarsi autrice dell'intero testo e al prof. Tangheroni si deve solo la revisione finale con la speranza che le norme siano cambiate per adeguarle alla realtà del lavoro di ricerca.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Desideriamo offrire a questo convegno un contributo che nasce dalle nostre ricerche attualmente in corso sulla ricchissima documentazione dell'Archivio Datini: per quanto riguarda il primo dei due autori (Marco Tangheroni) sulle navi e sul trasporto marittimo alla fine del Medioevo e per il secondo (Olimpia Vaccari) sulla nascita e sullo sviluppo di Livorno come città portuale. Ci è sembrato che da esse potessero venire nuovi elementi alla conoscenza della navigazione mediterranea tardomedievale; nuovi anche rispetto agli sforzi di sintesi recentemente effettuati da uno di noi[1], ai quali rimandiamo per un'impostazione dei problemi non legata ad una sola fonte, e parzialmente nuovi anche rispetto ai formidabili lavori di Federigo Melis che proprio dalla documentazione datiniana in buona parte muovevano[2].

La relazione deve evidentemente tener conto sia dei limiti di tempo, pur non avari, indicati dagli organizzatori, sia dello stato di avanzamento del nostro esame della documentazione datiniana che è, anche per queste tematiche, molto abbondante e molto generosa. Per questo, e per coerenza con l'impostazione del nostro convegno, punteremo più sugli aspetti descrittivi e qualitativi che non su quelli quantitativi. E lasceremo il più spesso possibile la parola agli autori del nostro carteggio. Ma diamo subito lo schema secondo il quale l'abbiamo strutturata:

1. La fonte principale: il carteggio mercantile datiniano in partenza da Livorno.

---

[1] Il riferimento è alla relazione di M. TANGHERONI, *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, in corso di stampa negli Atti del Congresso tenutosi a Viareggio nell'aprile 1991 su *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*; nonché al saggio dello stesso autore, in *Optima Hereditas. Sapienza giuridica romana e conoscenza dell'ecumene*, Milano 1992. Ai due lavori si rimanda per una bibliografia essenziale utile ad eventuali approfondimenti.

[2] Cfr. soprattutto F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, intr. di M. MOLLAT, a cura di L. FRANGIONI, Firenze 1984.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

2. Il sistema portuale Pisa-Porto Pisano-Livorno.
3. Le imbarcazioni: caratteristiche tipologiche secondo le varie marinerie.
4. I percorsi a lunga distanza e il cabotaggio.
5. In mare: modi e tempi di navigazione.
6. In porto: partenze, arrivi ed operazioni di carico e scarico.

1. *La fonte principale: il carteggio mercantile datiniano in partenza da Livorno*

La storia della Compagnia Datini di Pisa è stata ricostruita a suo tempo con la capacità di analisi e la vastità di conoscenza propri di quell'indimenticato maestro che fu Federigo Melis[3]. Qui di quella storia ricorderemo fuggevolmente soltanto i tratti essenziali alla comprensione di quanto segue.

L'azienda pisana fu la prima ad essere fondata da Francesco di Marco Datini al suo rientro in Toscana da Avignone, dove aveva gettato le basi della sua fortuna: le registrazioni contabili vennero aperte l'8 gennaio 1383 e la compagnia inaugurata il 28 dello stesso mese. Pisa era allora una piazza mercantile e finanziaria di primissimo piano e con la quale anche la compagnia provenzale del Datini aveva già intrattenuto, negli anni precedenti, stretti rapporti. Secondo la pratica medievale, varie aziende, in realtà, si succedettero: una prima azienda dal 1383 al 19 agosto 1386, la successiva da quella data all'1 luglio 1392, ambedue, probabilmente, a carattere individuale; ne seguirono, poi, altre sette, di varia durata, tutte di carattere collettivo, aventi come soci Manno d'Albizo degli Agli (morto di peste il 21 luglio del 1400) e la compagnia datiniana di Firenze.

Alla fine del secolo XIV e all'inizio del XV la posizione dell'azienda pisana si fece molto difficile e delicata, in quanto Pisa era passata sotto la dominazione viscontea nel 1399; ciò « aveva riacceso lo scottante e delicato problema del porto di Firenze, che doveva trasferirsi a sud (Talamone o Piombino) o a nord (Motrone)... ormai le sorti di Pisa erano segnate ed il suo assedio fiorentino, preannunciandosi, imponeva di disertarla »[4]. Tuttavia, dal 1400 al 1410, la compagnia restò in fase di liquidazione e di gestione stralcio, così la nostra documentazione continua anche per questo periodo.

La complessa situazione politica ed economica di quegli anni spiega le

---

[3] F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, I, Siena 1962, pp. 173-223.

[4] *Ibidem*, p. 179.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

forti variazioni dell'utile, da un utile di esercizio del 62,08% della prima all'1,77% della quarta nel periodo novembre 1396-novembre 1397. Comunque, l'utile annuo medio del periodo di piena vita della compagnia pisana (1392-1400) fu del 21,42%[5].

Il retroterra dell'azienda pisana era « immenso »: essa aveva rapporti con la pianura padana da Cremona alla Romagna e da qui verso tutta la Francia, dalla Provenza al Mare del Nord, e verso la Germania, e al di qua degli Appennini con le Marche, l'Umbria e gli Abruzzi; Firenze costituiva, secondo la definizione del Melis, « un grande centro di rilancio interno ». Ugualmente ampio l'avanmare, costituito direttamente dal Mar Ligure e dal Mar Tirreno, da Savona a Palermo, e in modo più indiretto, cioè prevalentemente mediato dalle altre compagnie datiniane di Genova e di Catalogna, da tutto il Mediterraneo.

Della compagnia datiniana di Pisa ci sono rimasti ben 69 libri e 130 filze di carteggio, con 34.124 pezzi. Le lettere provenienti da Livorno, sulle quali basiamo, essenzialmente, il presente lavoro sono 3.038. Dobbiamo ricordare inoltre altre 194 lettere in partenza da Livorno ed indirizzate a varie altre località, come Firenze, Genova, Barcellona, Valenza, Maiorca: il tutto, dunque, per un totale complessivo di 3.232[6]. Non riprenderemo le considerazioni del Melis sull'universalità delle fonti datiniane, su quella che egli definisce la loro « attendibilità » e sulla distensione sull'addensamento dell'informazione. Ci limitiamo a sottolineare l'importanza dell'osservatorio da noi prescelto; l'esemplificazione che verremo dando, pur lungi dall'esaurire le feconde potenzialità della fonte utilizzata, darà di queste un'idea, speriamo, sufficiente.

2. *Il sistema portuale - Pisa - Porto Pisano - Livorno*

« A dì 7 di magio, a l'uscita di Livorna, '384.

Questa sera al tardi è venuta in porto una nave catalana, viene da Barzalona, padrone Antonio Maio: suo porto è lane e ciera e grane poche: tutte sono per chostà... ».

Tre sono i punti interessanti di questo passaggio di una lettera inviata

---

[5] *Ibidem*, pp. 184-185.

[6] *Ibidem*, p. 20.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

da Livorno a Pisa del 1384: il luogo, Livorno, privilegiato per il controllo del traffico portuale; il porto, ovvero Porto Pisano; la piazza commerciale di destinazione delle merci (« per chostà »), Pisa. Era questo, in effetti, il triangolo Livorno, Porto Pisano, Pisa che formava il sistema portuale pisano alla fine del Medioevo [7].

Livorno o Livorna, come si diceva e scriveva allora, sorgeva all'estremità meridionale del grande « arco di Stagno », *fere contiguum* [8] a Porto Pisano. Questo costituiva l'area portuale vera e propria, con le attrezzature cioè moli, palizzate, torri, magazzini. Esso era situato a brevissima distanza da Livorno e a una dozzina di chilometri da Pisa. L'Arno, sfociando nell'ampia insenatura del *Sinus Pisanus*, era la principale via attraverso cui avvenivano i trasporti delle merci dal porto a Pisa e viceversa.

Le lettere inviate dai vari corrispondenti livornesi a Pisa davano, e ci danno, dettagliate informazioni non solo sul traffico portuale o sulla natura delle merci, ma anche sulle complesse relazioni che si intrecciavano tra i diversi poli del sistema economico-portuale pisano, ed in particolare tra lo scalo marino-lagunare di Porto Pisano e lo scalo fluviale posto all'interno della città [9].

La costruzione di Porto Pisano [10] era stata avviata in modo deciso alla metà del XII secolo, con la edificazione di due torri all'imboccatura del porto, chiamato *Portus Magnalis*; quella dalla parte di Livorno era la *Turris de Magnali... ex parte Livorne* e l'altra, verso Pisa vicino alla *Turris Frasce*. Oltre alle torri il Porto Pisano venne dotato di un palazzo fortificato posto sulla riva del mare, la *Magna domus iuxta litus maris, Portus Magnalis, pro utilitate marinariorum* [11], dalla quale partiva una palizzata, *pons Portus pisani*, che, compiendo una curva, raggiungeva la prima torre in mare. Tra questa e l'altra torre una catena chiudeva l'imboccatura del porto. La palizzata prosegui-

---

[7] Come intuito da G. Rossetti, *Pisa, assetto urbano e infrastruttura portuale* in *Città portuali nel Mediterraneo*, Genova 1989.

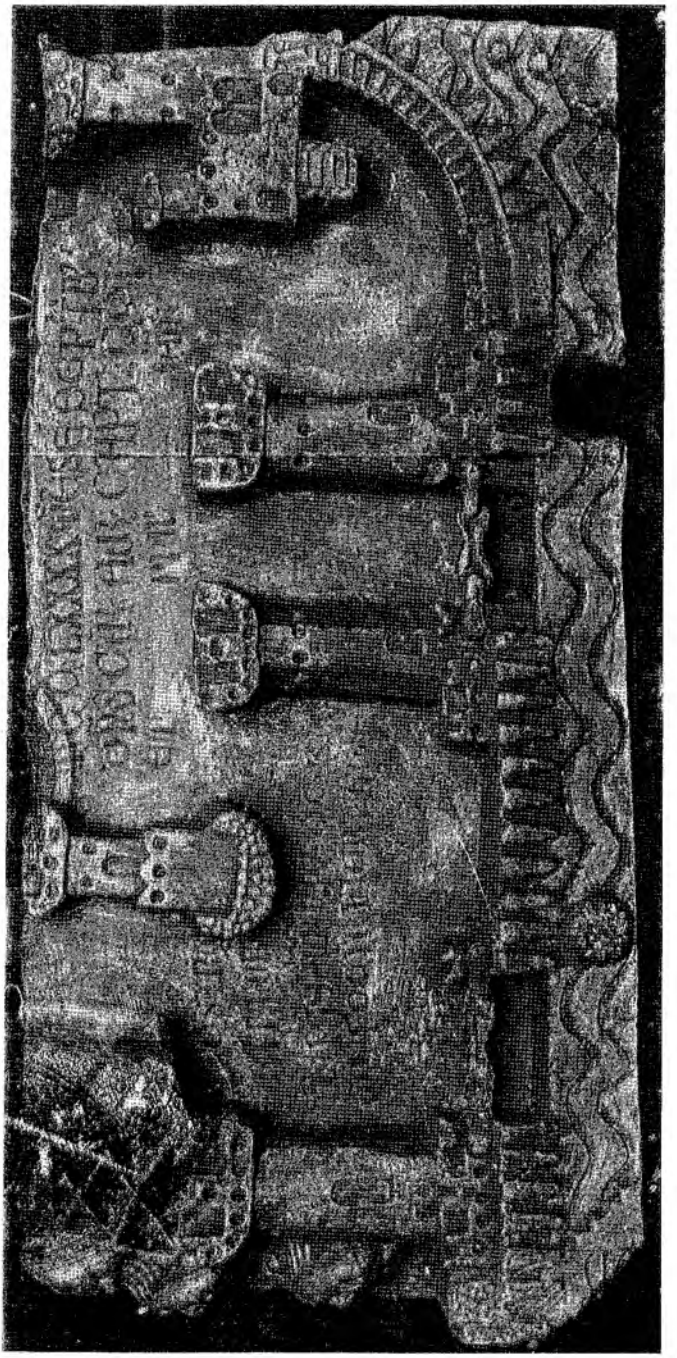
[8] F. Petrarca, *Itinerarium*, in G. Lumbroso, *Memorie italiane del buon tempo antico*, Torino 1889, pp. 213-214.

[9] Archivio di Stato di Prato, *Archivio Datini*, n. 522-527, Livorno-Pisa: d'ora in poi ASP, *A. Dat.*

[10] Cioè del complesso delle strutture e non, evidentemente, della sua utilizzazione come scalo.

[11] Bernardi Marangonis, *Annales pisani ab anno 1004 usque ad annum 1175*, ed. K. Pertz, MGH, SS, XIX, p. 247.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016



Rilievo di Porto Pisano (Genova, Museo di Sant'Agostino)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
BIBLIOTECA
GENOVA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

va fino ad una terza torre, in corrispondenza della quale si trovava un altro accesso portuale, anche questo serrato da una catena. Le attrezzature commerciali erano costituite fondamentalmente da un fondaco, posto ad una certa distanza dal mare, difeso da una torre e dotato di una porta di ferro. Il tutto era completato da un sistema di torri avanzate in mare, con la funzione, oltre a quella di difesa, di segnalare l'accesso al porto: quella della Meloria, posta sulle pericolosissime secche di tal nome, quella della Lanterna, davanti a Livorno, e, infine, la *Roccha del molo di Livorno*. È questa l'immagine che ci è data dal bassorilievo conservato al museo di S. Agostino di Genova. E questa è anche l'immagine offerta dal duecentesco *Compasso da navegare* [12].

Ma queste strutture, pur dopo le traversie e le distruzioni, sopravvivevano intatte o ricostruite alla fine del Trecento, come il carteggio datiniano, appunto, conferma. Ecco così, un riferimento a quelle di Livorno: « Noi facciamo stare in sulla Roccha di qui una guardia... ». O un passaggio relativo a quelle di Porto Pisano: « ... questo dì s'è disarmata la torre di Porto Pisano ». O, ancora, « ... la nave di Ramondo è ancora sulle secche, e à perduto il timone, ed è a mal partito ». La Meloria, ricordata qui per la particolarità delle sue secche, è spesso anche punto di riferimento per indicare la direzione di provenienza delle navi: « surta a Meloria », « a lato Meloria ».

Pisa aveva la darsena delle galere, la darsena mercantile e tutte le attività connesse, commerciali, industriali e di servizio [13]. Ad esse era collegato l'avamporto di Porto Pisano o da un itinerario misto mare-fiume o da una via carreggiabile; esso era il luogo in cui si svolgevano le operazioni strettamente materiali dell'attività marittima, mentre Livorno appare, dal carteggio, il centro operativo attraverso il quale si attuavano le direttive impartite dalla città, piazza mercantile.

Nella seconda metà del Trecento il progressivo sviluppo di Livorno [14] fu in rapporto diretto col graduale decadimento di Porto Pisano, dovuto principalmente all'azione di insabbiamento provocata dai depositi alluvionali dei vari corsi d'acqua della zona, e soprattutto dell'Arno, la cui foce principale si apriva nell'« arco di Stagno », cioè nel bacino stesso di Porto Pisano. Que-

---

[12] *Un duecentesco « compasso de navegare »*, ed. a cura di M. Angelotto, tesi di laurea, Pisa, a.a. 1984-85, rel. A. Stussi, p. 288.

[13] G. Rossetti, *Pisa* cit., p. 267.

[14] Cfr. O. Vaccari, *Gli inventari dell'Opera del Duomo come fonti per la storia di Livorno nel Trecento*, tesi di laurea, Pisa, a.a. 1988-89, rel. M. Tangheroni.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sti depositi modificarono nel corso del XIV e XV secolo la situazione nel Piano di Porto, accentuando i caratteri palustri dell'area a ridosso del porto e favorendo Livorno, avamposto fortificato già dotato di strutture portuali. Infatti, anche il porto di Livorno era chiuso da una catena, come risulta, per esempio, da questo passo di una delle nostre lettere: « Di poi questa notte son giunte alcune barche di Chorsi, in fra le quali, presso alla chatena di Livorno, se ne sono rotte due, e ano perduto assai vino »[15].

I due centri avevano amministrativamente proprie magistrature[16]; ma nel 1382 il comune di Pisa stabilì che un unico funzionario doveva occuparsi, tanto per Livorno che per Porto Pisano, della riscossione delle gabelle, delle tasse di ancoraggio e dei diritti di magazzinaggio nel fondaco[17]. Livorno fu anche il luogo di residenza di tutti gli adetti al controllo dei traffici portuali: uno di questi era il funzionario che sovrintendeva al traffico delle navi. Era eletto dai Consoli del Mare ed aveva il compito di permettere un rapido scarico delle navi; a questo scopo disponeva di un elenco di tutti i padroni delle barche e delle chiatte, dal quale, all'occasione, venivano estratti a sorte i nomi dei barcaioli incaricati, in modo da creare turni regolari[18].

In seguito alla riduzione dei fondali di Porto Pisano, le operazioni di scarico si effettuavano soltanto quando le navi erano state alleggerite; allora potevano entrare dentro alla « catena », cioè nel piccolo bacino corrispondente al Porto Pisano del XII secolo, ormai ristretto, poco ricettivo e con fondale basso. Un altro specchio d'acqua, posto « fra le due torri »[19], più ampio, era situato a ridosso appunto delle due torri del *Portus Magnalis* da un lato e del borgo fortificato di Livorno dall'altro: in quest'area potevano essere scaricate o caricate le navi che erano all'ormeggio. Per quelle di grosso tonnellaggio era però necessario prima scaricare completamente la nave: « Noi abbiamo noleggiato una barca di Livorno che vada ad alleviare detta nave per modo che pos-

---

[15] P. Coppedè, *Porto Pisano e Livorno nei manoscritti medievali*, in « Rivista di Studi livornesi », feb. 1971, p. 24.

[16] Archivio di Stato di Pisa, (d'ora in poi semplicemente ASPi), Com. div. A, reg. 74, c. 140 *v*. Cfr. *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, a cura di F. Bonaini, Firenze 1854-1870, vol. II, p. 273.

[17] ASPi, Com. div. A, reg. 197, cc. 127 *v*.-128 *v*.

[18] G. Ciccone-S. Polizzi, *Porto Pisano e il Porto di Livorno nel Medioevo*, in « Studi Livornesi », II (1987), p. 30.

[19] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 12 novembre 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sa entrare dentro alle torri chon circa il terzo del carico »[20]. Si possono rilevare nelle lettere le difficoltà create dai bassi fondali: « La ghaleazza s'è tirata fuori e oggi penso chomincerà a charichare ». Infine il terzo bacino era situato tra Livorno e le secche della Meloria, al riparo delle quali le navi potevano sostare all'ancora anche con mare agitato[21].

Goro Dati, cronista fiorentino che scrive all'indomani dell'occupazione fiorentina di Pisa, avvenuta il 9 ottobre 1406, descrive la città e il suo porto in termini tali da farci intendere lo spostamento sempre maggiore dell'area portuale verso Livorno, notando anche che l'accesso era possibile soltanto alle galee: « ... dal fiume d'Arno che viene da Firenze... e da Pisa a Firenze vengono barche piene di mercatanzie grosse, ... ha quattro ponti in sull'Arno e la cittadella in sullo stremo dalla parte d'occidentale in sull'Arno alla mano destra a scendere giù... porto di mare ha buonissimo e grande, guardato con una delle più belle torri del mondo, tonda nel mare e per lanterna del porto, e in detto porto presso a terra sono murate quattro grandi torri con catena dall'una all'altra, dove possono entrare galere... e ivi allato v'è un buon castello che si chiama Livorno »[22].

La sorte di Livorno si decise proprio negli anni tra la fine del Trecento e i primi decenni del Quattrocento nel quadro dei nuovi rapporti tra le potenze interessate al controllo dell'area portuale nella sua funzione di sbocco al mare, in un rinnovato tentativo di ricerca di assetto territoriale: dal 1406 al 1421 Porto Pisano sotto Firenze e Livorno sotto Genova. Ma seguiamo gli avvenimenti.

Nel 1405, Gabriello Maria Visconti, signore di Pisa, vendeva a Firenze la città e il suo contado, facendo però eccezione per Livorno, Porto Pisano, e le zone circostanti in precedenza posti sotto la protezione del re di Francia, rappresentato dal Boucicaut (12 luglio 1404). Tuttavia la pressione dei fiorentini fu tale che riuscirono a mantenere sotto il proprio controllo Porto Pisano, limitatamente all'area tra le due torri.

L'acquisto di Porto Pisano non modificò la volontà dei fiorentini di impadronirsi anche di Livorno, punto ormai fondamentale del triangolo portuale pisano; nonostante la separazione politica i due porti continuavano a costi-

---

[20] P. Coppedè, *Porto Pisano* cit., p. 28.

[21] *Ibidem*, p. 30.

[22] Citato da G. Rossetti, *Pisa* cit., p. 263.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tuire un *unicum*[23] per alcune strutture, tra le quali la torre della Lanterna rimasta in possesso dei genovesi ma utilizzata anche per l'accesso al porto controllato dai fiorentini. Interessante una lettera del carteggio Livorno-Firenze nella quale si lamentano la difficoltà delle operazioni portuali in conseguenza della divisione politica, a seguito della quale era divenuto essenziale segnalare in quale dei due porti dovevano essere scaricate le merci dei fiorentini[24]. Si veda anche in questo passo di una lettera dell'ufficio dell'Abbondanza di Firenze: « Abbianvi per più sollicitati del mandare del nostro grano a Porto Pisano tralle due torri... »[25]. Qualche anno dopo col trattato di Lucca del 1413, Firenze accettò di pagare annualmente a Genova un contributo per le spese di manutenzione della torre « in comune ». Ma, in ogni caso, per la città del giglio, poiché a causa dell'interramento di Porto Pisano, il traffico stava ormai spostandosi verso Livorno, nell'area portuale tra le due torri e la Meloria, la presenza genovese in Livorno continuava a costituire un grosso ostacolo.

Il progressivo processo di distinzione nominale di Porto Pisano da Livorno si delineò appunto in questo periodo, quando, pur mantenendosi in testi « eruditi », come i portolani, l'indicazione di Porto Pisano, nei documenti commerciali e notarili appare invece con frequenza l'indicazione Livorno; questa era divenuta ora l'elemento più importante del sistema portuale, mentre Porto Pisano scendeva al rango di sua appendice, capovolgendo così la realtà precedente.

Questo anche grazie alle opere di potenziamento del porto livornese compiute da Genova negli anni del suo controllo: fu costruito un canale dalla Torre Nuova del Molo fin quasi alla Porta a Terra, che terminava in una piccola darsena denominata « Porticciolo »[26].

Il difficile e problematico condominio della zona durò fino al 1421, quando i fiorentini, approfittando di un momento di crisi della repubblica ligure, riuscirono ad acquistare Livorno per la notevole somma di 100.000 fio-

---

[23] Cfr. O. Banti, *Livorno dalla dominazione pisana a quella fiorentina*, in Atti del Convegno *Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea*, Livorno 23-25 settembre 1977, Livorno 1978, p. 29.

[24] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Firenze, n. 664, 1387-1406.

[25] Archivio di Stato di Firenze (d'ora in poi ASF), Abbondanza, 6, cc. 80 *v.* - 81 *v.*

[26] Cfr. O. Banti, *Livorno* cit.; O. Vaccari, *Livorno, nascita di una città portuale*, tesi di dottorato in corso di stesura.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

rini, inquadrandola non nel contado pisano ma direttamente in quello fiorentino, riconoscendole un particolare *status* giuridico e amministrativo[27].

Ma questa, come è stato detto, è un'altra storia che non ha più Pisa e Porto Pisano come protagonisti, ma Firenze e Livorno[28].

3. *Le imbarcazioni: caratteristiche tipologiche secondo le varie marinerie*

Le lettere in partenza dal nostro osservatorio registrano generalmente la natura tipologica delle imbarcazioni di cui fanno cenno, sì che alla fine dello spoglio sarà possibile fare una statistica precisa anche se limitatamente a quelle censite; le quali, tuttavia, par di intendere che dovessero essere la maggior parte di quelle che effettivamente approdarono a Porto Pisano.

Inoltre, molto spesso sono riferiti pure altri elementi di interesse come la portata delle navi, espressa in « botti » o « salme », il numero dei banchi delle galee e il numero dei marinai. Proprio su questa base il Melis ha potuto calcolare, verso la fine del Trecento, frequenze annuali che raggiungono le 1.000 unità di portata superiore alle 80 botti: con un movimento annuo, a Porto Pisano e Livorno, di quasi 175.000 tonnellate di merci (tonnellate di portata di peso)[29]. Cifre che da sole indicano la straordinaria rilevanza del traffico marittimo nel sistema portuale considerato e, di conseguenza, la significatività del nostro osservatorio.

Le lettere forniscono, oltre alla tipologia della nave, la nazionalità, il nome del proprietario o del *patronus*, la provenienza o la destinazione. Le indicazioni sono del tipo: « a' fatto vela la nave di messer Antonio Chantallo di Gienova »[30], o « entrò in porto la nave Doria, viene di Gienova »[31].

Come ribadito da uno di noi, sulla base soprattutto degli studi dello Heers e dello stesso Melis, in una relazione viareggina dello scorso anno[32],

---

[27] P. Vigo, *Statuti e provvisioni del Castello di Livorno*, Livorno 1892, pp. 87-88.

[28] Cfr. G. Rossetti, *Pisa* cit., p. 281.

[29] Cfr. F. Melis, *Industria* cit., p. 46.

[30] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 26 giugno 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[31] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 11 maggio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[32] Cfr. M. Tangheroni, *Trasporti* cit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

la marineria genovese era quella costituita, già alla fine del Trecento e all'inizio del Quattrocento, e più ancora a metà del XV secolo, dalle navi di maggior tonnellaggio, chiamate qui *grosse navi*: « è la notte scorsa entrata in porto una grossa nave... »[33].

Le lettere confermano chiaramente questa realtà, ed anche le difficoltà di ingresso nel porto che i grossi velieri potevano incontrare: « Questo dì entrò in Porto Pisano chon gran fortuna una nave di gienovesi nuova... è di due choverte »[34].

Del naviglio genovese che raggiungeva i nostri porti è anche, comunque, da sottolineare la varietà. Accanto alle grandi navi, stranamente ancora indicate con il nome di cocche, adibite al trasporto del grano con portata di oltre 1200 salme, troviamo *panfani* o *panfili*, *navette*, *galeazze*, *galee*, anche grandi, come « la ghalea di due coverte, fu del doge »[35]. Le galee genovesi erano in genere quelle impiegate sulla rotta orientale e non facevano in genere scalo nel porto di Pisa: « Passano questo dì a largho due galee di gienovesi, fanno la via del Levante »[36]. Galee genovesi e galee pisane erano adibite congiuntamente alla sorveglianza armata della costa: « La notte passata è qua giunta la ghalea di Pisa e quella di Gienova, sono andate a di lungo a Gienova »[37].

Tra le imbarcazioni di provenienza ligure si affiancavano a quelle genovesi soprattutto quelle di Savona, notevoli per dimensioni: « Questa mattina a' surta di qua dalla Meloria la nave di Pietro Schorsuto di Saona, va a Messina e in Chattania... è di portata di botti 350, avi su 32 huomini »[38].

Il naviglio di media e piccola portata è molto vario: dalle *spinazze*, ai *panfili* (imbarcazioni da carico molto veloci) spesso ad una sola coperta, alle *navette*, imbarcazioni di dimensioni ridotte, sempre da carico e a propulsione velica.

---

[33] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 11 aprile 1390, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[34] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 15 febbraio 1983, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[35] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 8 novembre 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[36] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 31 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[37] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 28 dicembre 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[38] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 luglio 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Le indicazioni sono più generiche per la flotta catalana, mancando generalmente i riferimenti alla portata o al numero dei marinai; si parla di *navi catalane* e soprattutto di *destriere*, navi rotonde con discreta capacità di carico ma piuttosto lente. Talora la destriera è qualificata piccola, come in questo esempio che illustra anche il commercio tra i porti caricatoi della Sicilia e Pisa: « questo dì è qua venuta da Giergenti una destriera piccola di catalani »[39].

Anche Venezia era presente nei nostri porti con circa 6/10 navi l'anno. Spesso di esse è indicata la tipologia: « di poi è giunta in porto la trita [cioè la *tarida*] di ser Antonio di Negro di Vinegia »[40]. Ma in genere si trattava delle unità che facevano perno su Porto Pisano per i viaggi da e verso Londra e Bruges.

Più numerose appaiono le unità minori, tipiche delle piccole flotte tirreniche, provenienti dai piccoli centri delle riviere liguri, da Roma, da Gaeta, da Napoli e dalle isole tirreniche.

Con *barche* i corsi venivano a smerciare i loro vini e con *barche* i sardi portavano pelli e formaggi, mentre *barche* dell'Elba arrivavano cariche del ferro delle miniere dell'isola. Si trattava di imbarcazioni piccole a vela, dall'equipaggio molto ridotto. Ma troviamo altre imbarcazioni minori, a remi: un « *legnetto* ovvero *vacchetta* »[41] (imbarcazioni piccole, con al massimo 16 remi), i *leuti*, simili alle veloci *saettie*, dai remi lunghi, lo scafo sottile, con non più di 40 marinai[42].

Altra imbarcazione nominata sovente è il *legno*, utilizzato per gli spostamenti lungo le coste tirreniche. Con questo termine si indicava, secondo il Tangheroni, il corrispondente a remi della barca[43], ma in alcuni casi sembrerebbe avere propulsione solo velica e capacità di carico discrete: « Questo

---

[39] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 17 febbraio 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[40] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 11 aprile 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[41] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 28 settembre 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[42] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 7 gennaio 1390, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini, si trova la frase « liuto overo saettia » .

[43] M. Tangheroni, *Trasporti* cit. Ma a voce Alberto Tenenti, in occasione di un convegno a Saragozza, ha espresso dubbi sulla propulsione remiera del legno.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

dì è giunto I legno di Guglielmo di Simonino della Spezia, di portata di 90 botti in 100 e mena 16 huomini... e va a Roma »[44].

Il naviglio provenzale è presente in Porto Pisano con imbarcazioni di piccola portata, galee e galeotte dalle quali erano praticate azioni di pirateria lungo il canale di Piombino e la costa toscana. Ecco un esempio: « venia per la via di Napoli una navetta, di che la ghaleotta [dei provenzali] le si fece incontro per prendersela... »[45]. Le caratteristiche di una galeotta sono suggerite da una lettera di qualche anno successiva alla precedente: « questa mattina è giunta in porto la ghaleotta di 27 banchi... »[46].

Va anche segnalato un tipo poco conosciuto, il *barcoso*, di probabile origine siciliana: « La notte passata entrò in porto il barchoso di Giovanni Lancia di Rivera, di portata di 450 salme, viene di Cicilia carica di grano... »[47].

Infine, ecco un'interessante segnalazione della sopravvivenza del sistema di pilotaggio a due timoni laterali anche per imbarcazioni grandi: « Di poi a ora di nona entrò in porto detta nave, ed è una nave di due timoni, viene da Gienova... »[48].

4. *I percorsi a lunga distanza e il cabotaggio*

Porto Pisano, estremamente favorito dalla sua posizione geografica, costituì uno dei punti di riferimento per le flotte mercantili in quanto offriva, insieme a Pisa, un elevato numero « di servigi preposti ai vari itinerari e sollecitatamente trasferibili dall'uno all'altro, secondo le esigenze delle deviazioni e dei ripiegamenti»[49].

---

[44] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 15 maggio 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[45] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 10 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[46] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 3 novembre 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[47] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 6 febbraio 1390, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini, cfr. H. Bresc, *Una flotta mercantile periferica: la marina siciliana*, in *Studi di Storia navale*, Albisola 1975.

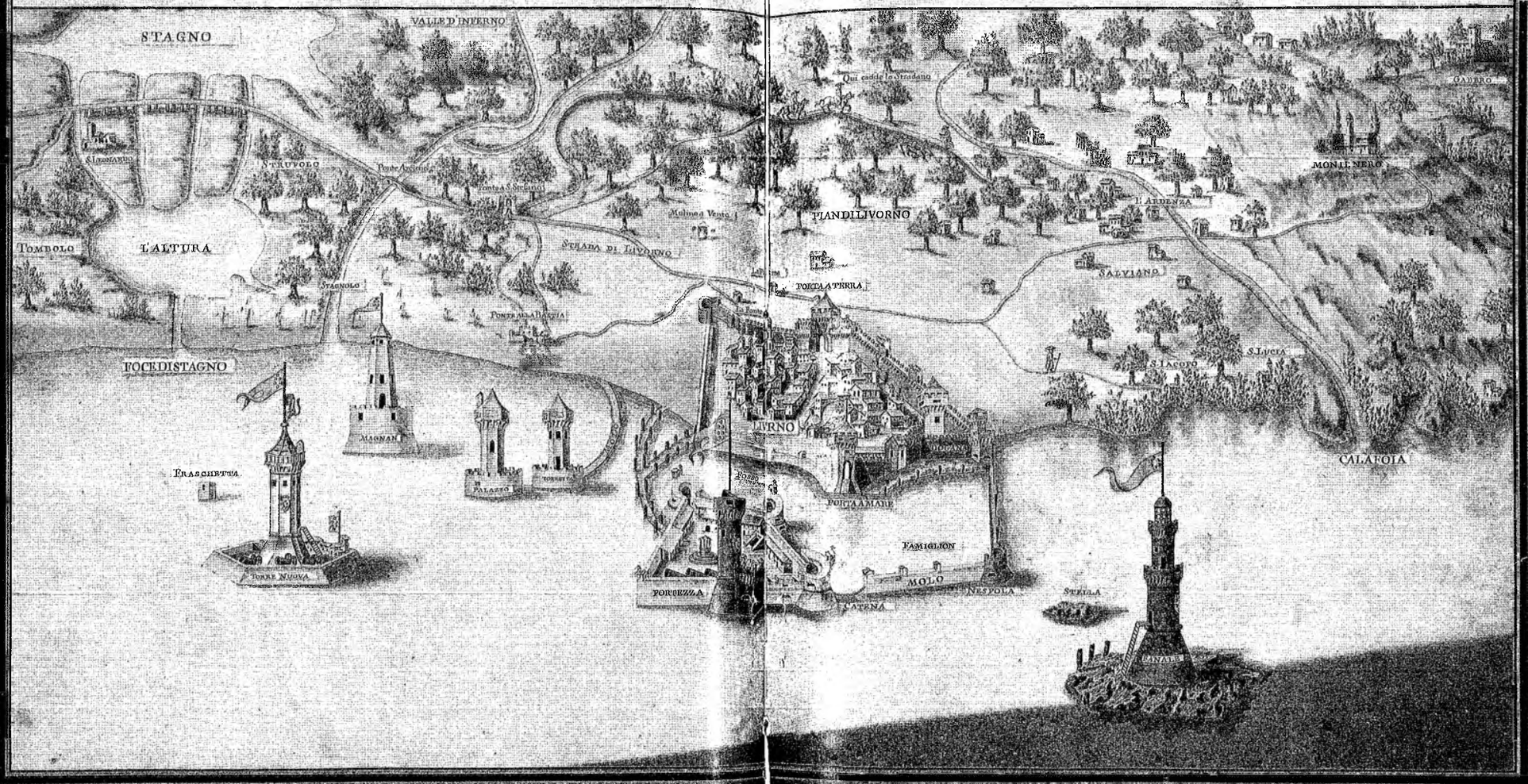
[48] ASP, *A. Dat.*, n. 523, let. Livorno-Pisa, 23 agosto 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[49] F. Melis, *Industria* cit., p. 50.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Copia estratta dall'Originale esistente nell'Archivio della Camera delle Comunità, e la quale fu fatta fare dal Magistrato degli Otto di Pratica nel 1540. ordinando con Partito del dì 11. Agosto di detto Anno che fosse rimborsato M.r Chiarissimo de Medici di Fiorini 10. 16. per tanti da Esso pagati per una Tela lunga B.e 6, e alta B.e 2 2/3 nella quale erasi dipinto il Paese di Pisa, e Livorno per mettere nell'Udienza de' detti SS.ri Otto di Pratica.



Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Copia estratta dall'originale esistente nell'Archivio della Camera delle Comunità del 1540,
Livorno, Biblioteca Labronica

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Infatti Porto Pisano, congiuntamente a Livorno, si sviluppò anche come porto « conserviero » con funzioni di rifugio per le navi in difficoltà, come indicato da questa lettera del nostro carteggio: « Entrò in porto la nave di Ribello di Gienova... e per tempo contradio venne in porto... »[50]. Ma fu pure un porto per le navi di grande tonnellaggio, paragonabile a Bruges o a Lisbona, grazie alla notevole ampiezza dell'area portuale: *et intelligatur Portus Pisanus et Liburne usque ad Meloram*[51].

Esso era di gran lunga il porto principale per l'intera Toscana, ed in particolare per Firenze, quale centro redistributore della produzione industriale e centro importatore delle materie prime. Pisa e il suo sistema portuale furono, per esempio, l'ago della bilancia per le relazioni tra Firenze e la Catalogna, soprattutto nel periodo visconteo, quando Pisa impose barriere doganali alte, determinando lo spostamento dei traffici fiorentini su Talamone e Piombino (1399-1406). Le rotture frequenti tra le due città preclusero spesso l'uso della piazza mercantile e del porto agli operatori fiorentini.

Porto Pisano si trovava in un punto importante di incontro delle rotte verso il Ponente e verso il Levante, come appare chiaramente dal carteggio datiniano. Il fondaco pisano della Compagnia Datini richiedeva spesso a Livorno l'elenco completo e continuo dei passaggi di navi per il Levante. Il corrispondente livornese rispondeva così in una lettera: « ... d'ogni nuova e navilio andrà e verrà v'avviseremo... »[52]; oppure: « ... come ci fia pasagio per Cicilia o per Napoli v'aviseremo... »[53]. La provenienza di una nave veniva, quindi, segnalata sulla base dei due itinerari principali, di Levante e di Ponente, con indicazioni del tipo: « Questa sera sono di qua partite le galee... vanno verso Ponente... »[54]. Ampia e varia si presenta la rotta orientale, indicata con espressioni generiche come « verso Levante » o « verso la Romania », le

---

[50] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[51] ASPi, Com., div. A, reg. 197, c. 127 *v*.

[52] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 22 febbraio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[53] ASP. *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 17 gennaio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[54] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 25 dicembre 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini (come si vede si partiva anche il giorno di Natale).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

quali presupponevano le abituali soste nei porti tirrenici, verso la Sicilia e le isole greche, fino agli scali degli stretti o a quelli del Sultanato[55]. Così nella lettera dell'11 ottobre 1384 la nave genovese di Raffaello Chapello risulta diretta verso la Romania con tappe nei porti di Gaeta, Napoli e Messina. Oltre queste mete le indicazioni appaiono, normalmente, più generiche, senza dettagli sul percorso per lasciare una certa libertà di scelta, secondo le circostanze, al patrono.

Talvolta, poi, gli itinerari si presentano con una alternativa tra le due tappe, a seconda della convenienza del momento: per esempio, per una nave savonese è prevista la rotta attraverso « Palermo vel Trapani »[56].

Porto Pisano, oltre ad essere meta del traffico di Levante, faceva inoltre da scalo verso il Levante anche per le navi provenienti da Genova, come appare da questa indicazione: « Ieri a ora di vespro entrò in porto la nave di messer Riberto Vivaldi, viene di Cicilia charicha di grano ed à alquanta tonina, il charicho è di gienovesi, e per lo primo tempo andrà a Gienova »[57]. Durante questa tappa le grosse caracche genovesi scaricavano o caricavano una parte del carico, « qualche balla » o « alchuni chapi », come appare nella lettera seguente: « ... questi ventun chapi abbiamo charichi in su detta nave in nome di Batista Lomellino, chonsegnate a Palermo »[58]. Insieme ai genovesi, i catalani esercitarono, come trasportatori, un ruolo fondamentale nell'ambito dei noleggi totali di una nave e i fiorentini furono i loro principali clienti, privilegiando lo scalo pisano. Le lettere indicano, oltre al generico aggettivo « di nazionalità catalana » la provenienza da Napoli, da Gaeta, soprattutto dai porti-caricatoi della Sicilia: « ... la nave chatalana che ora venne di Cicilia chol grano di Franciescho da Chascina... »[59].

L'altra rotta mercantile utilizzata dal naviglio catalano e da altre flotte

---

[55] Cfr. anche J. Heers, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, in *Société et économie à Genes (XIVe-XVe siècle)*, London 1979, pp. 157-209.

[56] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 11 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[57] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[58] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 9 febbraio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[59] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 7 giugno 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

era quella verso Ponente, cioè Genova, la Provenza, Barcellona, le Baleari, e, oltre, l'Atlantico e il Mare del Nord.

I diversi scali possono essere studiati attraverso il carteggio datiniano. Ecco, ad esempio, un passo della lettera del 16 giugno 1384 dove vengono segnalati gli scali provenzali lungo questo percorso: « Questa notte è partita la nave di 'inSala per Barzalona e non à voluto levar niente Aguamorta né per Arli... ».

La nave di Chapo di Bue, entrata in porto il 18 ottobre 1384 proveniente da Valenza, era « charicha di lane, tutte per chostà ». È questa una delle molte citazioni che dimostrano come Porto Pisano non avesse rivali per l'importazione della lana iberica, raggiungendo il primato assoluto di sbarco di tale merce[60]. Il carteggio datiniano conferma, a questo proposito, quanto rilevato da Conde e dalla Giorgioni sulla base della documentazione relativa alla *lleuda* di Collioure[61]. Oltre alla lana giungevano anche grandi quantità di cuoia e pellami, di cui Pisa era il grande emporio che alimentava l'industria locale e quella toscana.

Altra linea di Ponente era quella che si inseriva nei circuiti iberici, verso Maiorca e Valenza[62], ma anche Siviglia. Nel Porto Pisano giunse il 3 febbraio 1384 la nave di Bartolomeo da Pendoli, proveniente appunto da Siviglia, « charicha d'olio »; il 3 maggio successivo giungeva la nave di Niccolaio inTerigli, proveniente da Napoli, che naviga verso Maiorca carica di « vino e cierta quantità d'alume ».

Era comunque Barcellona tra gli scali di Ponente il più battuto, come dimostra un'ampia documentazione non solo del carteggio ma anche dei libri contabili delle compagnie datiniane. Ecco una lettera del 6 dicembre 1383: « Questo dì qua è venuta da Barzelona per la via di Genova la destriera di Franciescho Cholombieri chon alquanta lana ».

Ma anche navi « bisaine », cioè biscagline, iniziarono a far sentire la loro

---

[60] F. Melis, *Industria* cit., p. 50.

[61] R. Conde y Delgado De Molina, *El trafico comercial entre la Corona de Aragón y Pisa en 1414 segun los libros de la Lezda de Collioure*, in *Studi di storia economica* cit., pp. 125-143. C. Giorgioni Mercuriali, *Il commercio tra la Catalogna e Pisa all'inizio del XV secolo, alla luce dei registri della Lleuda di Collioure* in « Medioevo. Saggi e rassegne », 12 (1987), pp. 87-118.

[62] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Maiorca, n. 1072; ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Valenza, n. 994; ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Barcellona, n. 885.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

presenza in Porto Pisano, accanto alle navi portoghesi, le quali si alternavano tra Bruges e Porto Pisano o Genova[63]. Spesso esse, però, erano noleggiate da operatori catalani: « è giunta una nave biscaina charicha di sale e formaggio e pellame, ed è di chatalani... »[64]. Erano anche impiegate per il trasporto di merci fiorentine destinate ad essere scaricate in Porto Pisano.

Passando alle navi veneziane, praticavano Porto Pisano, dopo la tappa siciliana, in quanto ad esse era normalmente preclusa la frequentazione del porto di Genova, con destinazione Aigues Mortes e più spesso Maiorca, Valenza e la costa catalana in genere. Una lettera dell'11 aprile 1389 ricorda che è giunta « in porto la trita di ser Antonio di Negro di Vinegia, viene da Messina e di Palermo »; un'altra segnala l'arrivo della nave di Piero da Chamicali, « viene di Chandia »[65].

Se queste erano navi della navigazione libera, v'è ricordo pure di quella in convoglio. Così, il 14 novembre 1401 una muda di Fiandra fece sosta, sulla via del ritorno, in Porto Pisano per scaricare merce destinata al mercato fiorentino e caricata a Maiorca[66].

La documentazione datiniana consente, inoltre, di delineare un quadro dei percorsi propri della navigazione annonaria, soprattutto per Pisa e Firenze, con provenienze dai vari caricatoi del Mediterraneo, Sicilia, Sardegna (una sola volta)[67], Provenza, Mar Nero, nonché di Siviglia, Bruges e Inghilterra. Il grano in attesa dello smistamento, trovava riparo nei magazzini di Porto Pisano e in « terra Liburni »[68]. Ecco alcuni esempi: « 3 navi venghono di Cicilia chariche di grano »; « Detto dì venne in porto... una charicha di grano di Cicilia, padrone Bartolomeo chatalano »; « e una viene di Trapani charicha di grano »; « è giunta in porto la nave di Batista Lomelino, viene di

---

[63] F. Melis, *I trasporti* cit., p. 22.

[64] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 2 maggio 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

[65] *Ibidem*.

[66] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Maiorca, n. 1072, 13 dicembre 1401.

[67] La Sardegna era ormai da tempo divenuta importatrice più che esportatrice di grano in seguito alle vicende belliche dell'isola: cfr. M. Tangheroni, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della corona d'Aragona, I, la Sardegna*, Cagliari 1981.

[68] Cfr. anche G. Pinto, *La Toscana nel tardo Medioevo: ambiente, economia rurale, società*, Firenze 1982, p. 343.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Chaifa charicha di grano »; « è qui giunto lo legno di Stefano Micheli, viene d'Arli, lo quale è charicho di grano »[69].

Una flotta importante era quella siciliana che da tutti e tre i lati della costa dell'isola convergeva su Porto Pisano (da Trapani, Palermo, Messina) con grossi quantitativi di grano, nonché di tonnina e sale.

Per quanto riguarda i collegamenti di Porto Pisano con la Sardegna e la Corsica è stato già osservato, sulla base di altre fonti, che si offrivano due possibili itinerari; il primo si appoggiava sulle piccole isole dell'Arcipelago Toscano o su Genova, mentre il secondo affrontava direttamente il mare aperto, raggiungendo la penisola a partire dalla costa ostiense e risalendo il litorale tirrenico[70]. Dal carteggio sembra che le « barche dei Sardi » preferissero la rotta via Genova, che costeggiava la Riviera ligure fino a Porto Pisano: « ... per uno schifo venuto di Sardingnia, andato a Genova, chonta che nelle boche di Bonifazio... »[71].

Un cabotaggio particolare fu quello, esercitato soprattutto dalle « barche dei livornesi » e da quelle della Riviera ligure, in occasione dell'Anno Santo del 1400 per il trasporto dei pellegrini.

5. *In mare: modi e tempi di navigazione*

Gli incontri e gli scontri nel Mar Tirreno, per la presenza di pirati e nemici, rendevano le acque insicure anche nelle vicinanze di Porto Pisano.

Un bell'esempio ci viene dalla lettera del 17 gennaio 1384: « Avete saputo che lle tre ghalee cholla nave di Giovanni Andrea anno chombattuta la nave di Raimondo Ponzo dalla mattina per tempo a vespro. In affetto la nave s'è difesa, e volentieri si sono tornate adietro le ghalee chon grande verghon-

---

[69] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 4 maggio 1384 dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 28 luglio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 17 novembre 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 4 aprile 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[70] Cfr. G. Meloni, *Contributo allo studio delle rotte e dei commerci mediterranei nel Basso Medio Evo*, in « Medioevo. Saggi e Rassegne », 3 (1977), pp. 117-130.

[71] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 14 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

gnia e danno anno già sostenuto un uomo e fediti n'anno assai ». Ed eccone un altro, proprio davanti a Livorno: « Questa mattina apariva la nave di in Sabato d'Agua Morta e la ghaletta l'uscì e le due navi, di che ebe paura e girò indietro, di che le navi l'anno presa »[72]. Di qui il prudente atteggiamento del corrispondente in Livorno perché la merce sia caricata su navi sicure: « S'io avessi roba per Napoli mia la manderei per questa nave ch'è buon pasaggio »[73].

La presenza di questi pericoli sulle varie rotte e nelle immediate vicinanze del porto rendeva necessarie misure preventive per disporre armamenti tesi a prevenire e a reprimere atti di pirateria o di guerra corsa. Il comune di Pisa aveva istituito la *guardia maris* con delle galee armate, di stanza a Livorno o a Porto Pisano. La lettera dell'11 maggio 1389 lo ricorda: « Arete saputo come à dì 10 qua giunse la ghalea di Pisa, subito disarmossi... la ghalea s'è tirata fuori di Livorno e armatasi il meglio s'è potuto, piaccia a Dio di fare tutta malla gente ».

A Livorno, a Vada e a Piombino venivano inviate navi vuote per imbarcare uomini[74]. Ma spesso era difficile reclutare marinai ed occorrevano dei giorni prima di avere l'equipaggio completo: « Io ci sono addolorato con questo fantastico e arabico di Lapacio che è percorso la metà del viaggio e ve ne andate da matina in matina schapolo da sedici marinai, a tutto ieri andamo limosinando per trovare de marinai e infine è manca da dieci marinai o più »[75]. Quando le navi, ormai riuscite ad armarsi, prendevano « il largho », venivano attaccate dai pirati, soprattutto nel canale di Piombino; la lettera del 21 ottobre 1389 ce ne offre un esempio: « La notte passata è qui giunto u' liuto, viene da Corneto e chonta chome la ghalea di Franciescho da Fermo à preso una navetta a l'Elba ».

Un sistema per ripartire i rischi della navigazione era costituito dall'assicurazione marittima. I tempi e i modi della navigazione erano scelti anche tenendo conto del problema della valutazione del rischio su un certo percorso.

---

[72] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 27 maggio 1387, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[73] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 27 aprile 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[74] ASPi, Com. div. A, reg. 219, trascr. F. Pascariello, *Le provvisioni riguardanti la terzana del Comune di Pisa negli anni 1339-1344*, tesi di laurea, Pisa, a.a. 1979-80, rel. E. Cristiani, nn. 17, 18, 21, 22, aa. 1340 marzo 18, 1340 aprile 9, 1340 aprile 17, 1340 aprile 20.

[75] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 14 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Come risulta dagli studi del Melis[76], i premi assicurativi variavano non in dipendenza della lunghezza dei percorsi ma dei punti, più o meno pericolosi, interessati. A Porto Pisano incidevano anche i pericoli di perdite connessi al trasporto delle merci da esso alla città.

Durante la navigazione le navi erano spesso costrette a continue deviazioni in cerca di ripari sicuri. Così, per esempio, una nave proveniente da Maiorca preferì raggiungere Barcellona, qui assicurarsi e arruolare dodici balestrieri: dalla capitale catalana partì il 2 settembre per poi terminare il viaggio a Porto Pisano soltanto il 12 ottobre. Le insidie a Porto Pisano fecero ulteriormente ritardare le operazioni di scarico e solo dopo ben sette giorni dal suo arrivo esse poterono avere inizio[77].

Tra i tempi di percorrenza rilevabili colpisce un autentico primato: una nave riesce ad andare da Marsiglia a Porto Pisano in un giorno e mezzo, stupendo il nostro osservatore per l'impresa compiuta, in quanto « à volato che parea un uccello »[78]. Com'è noto è in una certa misura arbitrario parlare di tempi medi di percorrenza per la navigazione medievale. Tuttavia, più di un viaggio normale, senza accidenti, da Maiorca a Porto Pisano poteva essere compiuto in tre-quattro giorni, e sette giorni è il tempo che rileviamo per il viaggio Tunisi-Porto Pisano.

Tornando ai dati relativi ai rischi di mare e in particolare alla pirateria, aggiungiamo che nel 1400 le navi cariche di pellegrini sembrano aver attirato in modo speciale l'attenzione dei pirati. Nell'aprile 1400 una nave marsigliese venne attaccata e furono uccisi tutti i suoi passeggeri, salvandosi solo due marinai che raccontarono il fatto. Ecco la segnalazione dell'accaduto trasmesssa da Livorno a Pisa: « Questa mattina è qui giunto uno marinaio, viene da Civitavecchia; partì ogi fa 8 dì e chonta presso a Civitavecchia fu presa la nave d'Antonio Masalieri di Marsilia dala ghalea e ghaleotta di Lipari, e anogli menati a Ghaeta. Detta nave era carica di pelegrini di Marsilia andavano a Roma, e avea botti 80 di vino e no n'è champato se no' due marinai si gitono in mare di note »[79].

Il giorno dopo una galea ed una galeotta di pirati saraceni catturarono

---

[76] Cfr. F. Melis, *Industria* cit., p. 21.

[77] ASP, *A. Dat.*, let. Firenze-Maiorca, n. 687, 17 ottobre 1395.

[78] Cfr. F. Melis, *Industria* cit., p. 49.

[79] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 527, 1 maggio 1400, dalla comp. Giovanni di Antonio e Ibo di Tommaso.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

una nave genovese, ma l'equipaggio e i passeggeri riuscirono a scampare all'agguato: « tenuto per fino a questa mattina, a dì primo magio, è venuto uno schifo di Riviera, che andava a Roma charicho di romei; e fu sopra a San Vinciente [San Vincenzo] e chonta chome una ghalea e una ghaleotta di mori aveva preso in del chanale di Piombino una barcha di gienovesi charicha di romei ed avevano chombattuto una barcha di chorsi e feriti tre omini e feula dare in terra e schampono le persone a gran faticha. Dio levi loro dinanti tutti li cristiani »[80].

Contro i pirati ed eventuali nemici il comune di Pisa istituì un sistema di segnalazioni fatte dalle spiagge ad uso delle navi. Il sistema ci è illustrato da un documento del XIV secolo: « Questi sono li ordini facti et statuti per buona guardia di naviganti... e ciascuno sia ben avisato »[81]. In particolare, « in primo cominci a dare li segni lo chastelano della Roccha di Giglio et di fare di nocte fuoco e di giorno fummo, quando aparisse alcuna galea o legno armato. Il senno de' fare alla rocca di Castiglione della Pescaia; et lo castellano de' stare avveduto la sera per lo fuoco et lo dì per lo fummo... se' segni venissero di verso Piombino o dall'Elba ». Altri luoghi di vigilanza lungo la costa sono poi elencati: San Vincenzo, Vada e Castiglioncello. Il castellano di questa ultima località « de' rispondere et far segno a Montenero, avvi stare due guardie; dèlle pagare lo piviere del Porto et Livorna; Montenero de' rispondere et far segno alla torre del Molo di Livorna. La torre del Molo di Livorno de' rispondere et far segno alla torre di foce d'Arno di rispondere et far segno alla torre de' Signori Antiani di Pisa. L'isule denno guardare l'Elba Capraia et Gorgona et rispondere a' segni di terra ferma, et così quelli di terra ferma denno rispondere a' loro segni »[82].

Nel tardo Medioevo si praticava ormai correntemente la navigazione invernale, anche se ciò comportava la possibilità di deviazioni dalle rotte o di soste portuali più lunghe per ragioni metereologiche. Dall'addensamento delle informazioni del carteggio appaiono queste ripartizioni mensili delle missive contenenti informazioni sulle navi in viaggio[83], date in ordine decrescente:

---

[80] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 527, 1 maggio 1400, dalla comp. Giovanni di Antonio e Ibo di Tommaso.

[81] Cfr. P. Vigo, *Le segnalazioni nel Medioevo nei luoghi del capitanato di Livorno. Miscellanea di Storia e di Erudizione Livornese*, a. I, 1° luglio 1910, fasc. I, Livorno 1911, pp. 12-14.

[82] *Ibidem*, p. 14.

[83] Naturalmente occorre tener conto della differenza tra il nostro calendario e quello pregregoriano.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

marzo 320, aprile 310, luglio 291, ottobre 288, dicembre 249, agosto 244, maggio 237, novembre e settembre 232, gennaio 210, febbraio 199[84]. Questi dati, pur per così dire indiretti, sembrano confermare che i ritmi stagionali erano legati più che altro alle esigenze della domanda e dell'offerta.

Altrettanto abituale appare nelle nostre lettere la pratica della navigazione notturna: « ... questa notte passata è di qua partita la nave d'Antonio Grasso », « ... questa notte passata è di qua partita la nave di Piero inGhanga »[85]; e, ancora, «La notte passata è di qua partita la nave Santa Maria », « Entrò stanote in porto una nave di Trapani », « La notte passata è qui giunta in Porto Pisano la nave... », « Questa notte passata è di qua partita la nave di Lapaccio », « Siate avisati chome questa notte à fatto vela la nave... », « La notte passata è qui partita la trita d'Antonio Barzalona »[86].

6. *In porto: partenze, arrivi e operazioni di carico e scarico*

Le navi che gettavano l'ancora nel Porto Pisano erano sottoposte alle norme raccolte nel Breve dell'Ordine del Mare del 1323, rivisto nel 1330 e nel 1337. Un ufficiale, che aveva l'obbligo della residenza a Livorno, sovrintendeva alle operazioni, curava l'aggiornamento dei ruoli degli addetti al facchinaggio (i *bastogi*), stabiliva il numero delle barche occorrenti al trasbordo delle merci, applicava sanzioni ai barcaioli indisciplinati e agli armatori che non rispettavano le tariffe. Sulle tasse di ancoraggio si faceva affidamento per far fronte, almeno in parte, alle onerose spese della manutenzione del sistema

---

[84] Cfr. P. Coppedè, *Un'ampia indagine della situazione, condizione e movimento di Porto Pisano attorno all'anno 1400*, tesi di laurea, Firenze, a.a. 1968-69, rel. F. Melis.

[85] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 19 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 30 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. Si noti che siamo in novembre.

[86] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa. n. 522, 11 luglio 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 14 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 30 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. di Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 24 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 18 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

portuale. Il confronto tra due provvisioni, una del settembre 1372 ed una del dicembre dello stesso anno, ci mostra l'improvviso triplicamento delle stesse proprio con la motivazione della necessità di opere di riparazione[87].

Le navi *alla colla*, nei surgitori, cioè nei punti di ancoraggio, venivano poi avvicinate da barche o piatte o piccoli legni, per essere scaricate di tutto il carico o alleggerite di una parte di esso per poter entrare nel porto « tra le due torri ». Analogamente si procedeva per il carico. Le annotazioni relative sono di questo tipo: « ... tutta la roba si charichò in detta nave, portò una barca di Livorno, e fu fattura di mercanti... »[88].

La compagnia livornese utilizzata da quella datiniana di Pisa si occupava delle operazioni di scarico delle merci e del loro fondacaggio nei vari magazzini sparsi in Livorno. Quando alla fine la merce era giunta a Pisa, la prima presentava i conti delle spese alla seconda, con note del tipo: « conto da voi a noi, dovete dare... », o « Per nostra provvisione, fondachaggio e barche e bastagi ».

Le lettere consentono di seguire, appunto, le merci anche nella fase di trasporto a Pisa, via mare (« questa mattina è di qua partita la nave di Sisto Grillo... d'in sulla quale abbiamo avuto ongni vostra roba, e viene per mare in sulla barcha »), o via terra, su carri (« per Bogunta di Pasquino, charadore, abiamo questa mattina ricevuto... »)[89].

I tempi delle operazioni di scarico e carico appaiono non di rado relativamente lunghi, anche superiori ad una settimana, come questo caso in cui dopo otto giorni le operazioni addirittura non erano ancora cominciate: « non mi pare si debba spacciare di questi 8 dì perché anchora non à chominciato a scharicare »[90].

Quando la nave era arrivata in porto, lo scrivano di bordo ed il patrono scendevano a terra ed era a Livorno che si recavano per mettere a punto le operazioni di scarico. « Questa mattina è giunta di qua della Meloria di Pietro

---

[87] ASPi, Com., div. A, reg. 197, cc. 126 *v.*-127 *v.*, e cc. 127 *v.*-128 *v.*

[88] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 18 giugno 1383 dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[89] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 15 agosto 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 10 settembre 1383, dalla comp. di Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[90] *Ibidem.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Schorsuto di Saona, va a Messina e in Chattania, siate avisato; il padrone vi è chostà »[91].

La compagnia livornese si occupava, come si è accennato, anche del magazzinaggio provvisorio a Livorno. Ecco un esempio: « ... faciemo subito tutto mettere in terra, e costarono che tanti non sogliono di barchaggio; tutto faciemo per lo meglio perché non chorano rischio... la detta roba abiamo messa in luogo salvo... »[92].

In caso di trasporto a Pisa via mare (la via prevalente) il corrispondente livornese avvisava la compagnia pisana tramite un suo uomo che stava a Bocca d'Arno per seguire il movimento delle piatte: « il dicie poi a voi altri merchatanti dei vari passaggi »[93]. Le comunicazioni tra Livorno e Pisa non si interrompevano neppure di notte: « questa sera al tardi ricevemmo vostra lettera per la vacchetta di Giovanni... »[94].

Ogni tanto, la compagnia livornese corrispondente sentiva il bisogno di rassicurare sul proprio impegno la compagnia datiniana: seguirà, viene scritto, le operazioni con « quella solicitudine c'avremo si possa e come gli altri mercatanti sempre sarete serviti da noi »[95].

Anche le operazioni di caricamento erano delicate e complesse. Un bell'esempio ci è dato da questa lettera del 26 luglio 1385: « Noi siamo stati questa mattina a la nave di Berlinghieri Donati, e grande faticha ci è stata, che ttuta la nave abbiamo auto a distivare... il meglio abbiamo potuto e abbiamo dato di beveragio a quelli ci ano aiutato grossi 4 e grossi 2 chostò una barcha ci portò a nave... »[96].

In alcuni casi il padrone preferiva recarsi direttamente a Pisa: « il padrone isceso al porto... senza venire qua a Livorno ed è chostà venuto » perché

---

[91] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 luglio 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[92] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 3 agosto 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[93] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 19 febbraio 1386, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[94] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 15 giugno 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[95] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 21 gennaio 1386, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

[96] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 26 luglio 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

« cercano chosta' loro nolo... e quanto di chosta' sono spacciati se ne vengono chon le cose fatte »[97].

Ciò accadeva quando più impellenti si facevano sentire le esigenze commerciali. Perché non dobbiamo dimenticare che la piazza mercantile esclusiva restava Pisa città, dove risiedevano i mercanti e venivano conclusi gli affari.

---

[97] ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 20 settembre 1386, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

LUCIA GRECO

GALEOTTI, UFFICIALI E MERCANTI SULLE ROTTE DELLE GALERE VENEZIANE DEL XV SECOLO

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Nella storia della marineria veneziana il Quattrocento presenta un interesse particolare per l'importanza assunta dalla navigazione di linea, regolamentata dallo Stato. Nel contesto della documentazione veneziana sopravvissuta, relativa a questa attività, risulta assai significativo il quaderno di un prete-notaio Giovanni Manzini[1], poiché dà uno spaccato singolare sulla vita quotidiana a bordo delle galere veneziane nel corso di quel secolo. Il registro, raro se non unico per il tardo Medioevo veneziano, è il frutto, per la quasi totalità, della permanenza in mare e dell'attività notarile del Manzini, imbarcato tra gli anni 1471 e 1476 come notaio e cappellano al seguito dei capitani di due convogli, il primo per le Fiandre (1471-1472) e il secondo per Barberia (1475-1476), e in minima parte di un anonimo scrivano che annota solo alcune spese sostenute durante un terzo viaggio effettuato in Fiandra nel 1473. Va ricordato sia pure velocemente che nel '400 sette erano le linee organizzate dallo Stato[2]: verso Costantinopoli e il Mar nero (dette di « Romania »),

---

[1] Archivio di Stato di Venezia (in seguito ASV), *Cancelleria inferiore*, b. 124; il quaderno è stato trascritto nella mia tesi *Il cartulario di bordo del prete-notaio Giovanni Manzini, 1471-1484*, Università di Venezia, anno accademico 1988-89, relatore prof. Reinhold C. Mueller e ora in corso di edizione nella collezione *Fonti per la Storia di Venezia*. Per maggiori particolari sul manoscritto di alcuni aspetti toccati nella presente relazione si veda il mio articolo *Sulle rotte delle galere veneziane: il cartulario di bordo del prete Giovanni Manzini (1471-1486)*, in « Archivio Veneto » serie V, CXXXVII (1991), pp. 5-37.

[2] Lo sforzo di Venezia fu teso soprattutto alla costruzione di un solido impero, fatto di colonie e di basi commerciali prodigandosi per l'ottenimento di quelle più strategiche e più utili per le sue attività commerciali (vedi M. Mollat-P. Braunstein-J.C. Hocqet, *Réflexion sur l'espansion vénitienne en Méditerraneé*, in *Venezia e il suo Levante fino al sec. XV*, a cura di A. Pertusi, vol. I, parte I, Firenze 1973, pp. 515-539). Fu certamente l'identificazione della Repubblica con gli interessi dei nobili, la classe al potere, a favorire per secoli l'attività commerciale creando una coincidenza di fini tra il commercio, chi lo praticava e il governo. Il senato aveva infatti il compito di organizzare la pratica dei « viazi », convogli organizzati creati intorno al 1320 per dare maggiore sicurezza alle imbarcazioni soggette agli attacchi di pirati e corsari, che minacciavano l'intera navigazione, e per garantire tutela alle merci (vedi G. Luzzatto, *Naviga-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

in Barberia, ad Acque Morte, ad Alessandria, a Beirut, al « Trafego » per l'Africa Nord-occidentale e nelle Fiandre[3].

La tipologia giuridica degli atti rogati dal Manzini è assai varia, perché riflette molti aspetti, pubblici e privati, della vita a bordo delle galere sulle quali il notaio era imbarcato. Vanno da rogiti tradizionali, come testamenti e procure, a ordini impartiti dal capitano, da sentenze a liste spese. Sono la testimonianza di quali possono essere i comportamenti di una società costretta a far convivere il viaggio e l'ordine, la lontananza e la necessità del documento. Del Manzini non si conoscono altri atti notarili fuorché il registro in questione. Il livello della sua cultura grafica, testuale e giuridica, è poco più che elementare e lo si nota soprattutto dalla povertà del suo stile linguistico, che non testimonia di certo lo studio approfondito di materie, come la grammatica o le lettere: scrive infatti in un latino molto sgrammaticato e passa avanti e indietro tra latino e veneziano in uno stesso documento. Si può ipotizzare l'esistenza di un legame di fiducia tra la famiglia Soranzo – da cui provengono i due capitani che lo assoldano al loro seguito – e il notaio da indurre quest'ultimo a lasciare Venezia e a prendere la via del mare.

Il presente lavoro vuole fare sì il punto e delineare le coordinate generali della navigazione veneziana di quel particolare periodo, ma soprattutto, tramite il cartulario manziniano, mettere in luce esempi significativi e illuminanti della vita degli uomini di mare.

Il viaggio delle galere di Fiandra nel 1471-72

Grazie ai documenti di cui è costituito il manoscritto è possibile ripercorrere tappa dopo tappa i due principali viaggi delle galere: il primo detto di Fiandra del 1471-72, suffragato da una ventina di registrazioni, era diretto a Bruges, a Southampton e a Londra, dove i mercanti avrebbero trovato colo-

---

zione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medioevo, in *Studi di storia economica veneziana*, Padova 1954, p. 54). Lo Stato stabiliva il numero dei viaggi annuali e il numero delle galere che formavano il convoglio, l'effettivo dell'equipaggio, i porti in cui si doveva attraccare e i tempi delle soste; non mancavano indicazioni precise sui carichi e sui mercati (v. F. THIRIET, *Quelques observations sur le trafic des galées vénitiennes d'après les chiffres des incanti (XIV-XV*e siècles), in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano 1962, vol. III, p. 496).

[3] F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1978, p. 158; ID., *Ritmo e rapidità*, in *I mercanti di Venezia*, Torino 1982, pp. 123-124.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

nie di Veneziani[4]. Naturalmente la flotta per le Fiandre partiva in primavera e tornava circa un anno dopo, effettuando soste, anche molto lunghe, nei maggiori porti.

La deliberazione dell'incanto per il viaggio delle galere verso l'Inghilterra e le Fiandre, cui partecipò il Manzini, è datata 10 marzo 1470[5]. Quel giorno furono appaltate quattro galere, ognuna delle quali con un « dono », cioè, di un contributo statale, di ben 5500 ducati[6].

Nel capitolato si stabilì che la galera capitania sarebbe dovuta partire il 1° luglio, le altre due giorni dopo[7].

In caso di inosservanza delle date di partenza, ciascun patrono avrebbe perso 1000 ducati della somma del « dono » e avrebbe dovuto sborsare un'ammenda pecuniaria dello stesso importo. Si decretò che i porti di scalo, per l'andata e per il ritorno, fossero quelli consueti, come Cadice, Lisbona, Southampton; ma se i patroni l'avessero ritenuto conveniente, si sarebbero potuti fermare durante il viaggio di ritorno anche a Malaga e ad Almeria, consentendo in quei porti una sosta massima di tre giorni[8]. Una volta giunti a Southampton, il capitano avrebbe dovuto inviare due o tre galere prima a Londra e poi a Sluis. A Southampton, come nel porto fiammingo le galere si potevano trattenere non oltre 60 giorni. Le stesse galere al ritorno doveva-

---

[4] Per l'origine della rotta si veda R. Cessi, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in « Nuovo Archivio Veneto », n.s. 27 (1914), pp. 71-74, 80; F.C. Lane, *Le galere di mercato*, in *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino 1983, p. 64.

[5] ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, cc. 5*r*.-8*r*., 10 marzo 1470.

[6] Sulle sovvenzioni statali si veda U. Tucci, *Costi e ricavi di una galera veneziana*, in *Mercanti, navi e monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna 1981, pp. 170-171 e 217.

[7] La partenza e l'arrivo delle galere da mercato creavano periodi di intenso traffico in città. Lane ne evidenzia due principali: uno invernale, che termina in febbraio, data approssimativa della partenza delle flotte per la Siria, e uno estivo, che terminava in luglio-agosto con la partenza delle flotte verso il Levante e le Fiandre (F.C. Lane, *Ritmo e rapidità* cit., pp. 123-124). Ancor più importanti erano gli arrivi delle galere; in inverno quelle che avevano effettuato i viaggi in Siria e in Barberia, in estate quelle di Fiandra (*Ibid.*, p. 125). La concentrazione delle merci a Venezia in determinati periodi era molto importante per la sua fama di « mercato mondiale », dove si potevano acquistare merci di tutti i tipi e in quantità (Id., *Fleets and fairs*, in *Venice and History*, Baltimore 1969, pp. 132-133; R.C. Mueller, « *Chome l'ucciello di passegio* »: *la demande saisonnière des espèces et le marché des changes à Venise au Moyen Age*, in *Études d'histoire monétaire*, a cura di J. Day, Lille 1984, pp. 195-219).

[8] Lo Stato infatti stabiliva oltre al numero dei viaggi annuali, i porti in cui si doveva attraccare e i tempi delle soste. F. Thiriet cit., p. 496.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

no costeggiare e fare scalo lungo la « *riparia Barbarie* ». Il capitolato continua con informazioni dettagliate riguardanti il tasso dei noli, l'arruolamento dell'equipaggio, le modalità di trasporto delle merci, l'armamento e l'equipaggiamento. Si conclude con la delibera di assegnazione delle galere ai quattro patroni gentiluomini, Agostino Foscarini, Girolamo Morosini, Lorenzo Contarini e Dardi Giustiniani, gli stessi che appaiono nel registro del Manzini e che diedero i loro nomi alle galere, come consueto: « Contarina », « Morosina », « Zustignana » e « Foscarina »[9].

Ma la muda non partì quando era stato stabilito dall'appalto, bensì circa un anno dopo, approssimativamente durante l'estate[10]. Le fonti suggeriscono come possibile spiegazione del lungo ritardo nella partenza la difficile situazione venutasi a creare nel bacino del Mediterraneo per una recrudescenza delle azioni piratesche; in quegli anni infatti un pirata noto come Colombo minacciò la navigazione dei convogli, catturando a più riprese galere veneziane[11]. Inutilmente si sollecitò la partenza delle navi della muda di Fiandra: prima entro la data prevista dal capitolato, poi entro l'inverno. Nessuna informazione fornisce il cartulario del Manzini circa l'effettivo inizio del viaggio; sappiamo soltanto che il 21 dicembre 1471 – data del primo documento – il convoglio si trovava già a Sluis. A quel punto o il Manzini cambiò registro cartaceo o addirittura si imbarcò solo allora[12].

---

[9] A Venezia potevano concorrere all'asta soltanto i patrizi di età superiore ai trent'anni. Vedi A. Sacerdoti, *Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo*, in « Bollettino dell'Istituto di Storia della società e dello stato veneziano », IV (1962), p. 88. Purtroppo mancano le prove di età dei patroni nei registri degli *Avogadori di Comun* per gli anni in questione.

[10] Lane infatti evidenzia come periodo principale per la partenza delle flotte verso le Fiandre proprio quello estivo, con termine a luglio-agosto. Cfr. F.C. Lane, *Ritmo e rapidità* cit., pp. 123-124. Ovviamente questo comportò che nel 1471 non ci fosse nessuna delibera di incanto per un nuovo viaggio in Fiandra, poiché il convoglio che partì quell'anno si avvalse delle disposizioni emanate il 10 marzo 1470. Questo spiega perché nel lavoro di Tenenti e Vivanti non risulta per il 1471 nessun viaggio a Ponente. A. Tenenti-C. Vivanti, *Le film d'un grand système de navigation: les galères merchandes vénitiennes (XIVe-XVIe siècles)*, in « Annales E.S.C. (Économies Sociétés Civilisations) », XVI (1961), pp. 83-84.

[11] ASV, *Senato Mar*, reg. 9, c. 42*v.*, 17 maggio 1470. Cfr. U. Tucci, *Costi e ricavi* cit., p. 176 e R. Brown, *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, Existing in the Archives and Collections of Venice, and in Other Libraries of Northern Italy*, vol. I (1202-1509), London 1864, nn. 419, 427. Il Senato inviò 20 galere sottili in soccorso alle galere di Barberia, Acque Morte e Fiandra, partite nel 1469. Cfr. ASV, *Senato Mar*, reg. 9, c. 52*r.*, 13 luglio 1470.

[12] Sluis non fu certo la prima tappa, perché a quel tempo la navigazione avveniva per cabotaggio e molte erano le soste lungo la costa atlantica. Vedi V. Borghesi, *Il Mediterraneo tra due*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Alla carica di capitano fu eletto – il 14 marzo 1471 – Bertuccio Soranzo[13]. Il suo compito era quello di comandare l'intero convoglio e quindi doveva essere uomo di esperienza e di provata competenza. La sua posizione di ufficiale pubblico lo rendeva responsabile sia di fronte all'equipaggio sia nei riguardi del governo veneziano. Prima di partire, infatti, il capitano doveva giurare di reggere e governare le galere nel miglior modo possibile, per favorire gli interessi dello Stato[14].

Le soste accertate per mezzo dei documenti redatti dal Manzini sono soltanto sei: Sluis, Southampton, Londra, Cadice, Almeria e Messina, come si può vedere dalla tabella posta di seguito.

Tab. 1. *Soste compiute durante il viaggio di ritorno dalle Fiandre nel 1471-72.*

luogo	date	totale giorni
Sluis	21.12 - 17.2.1471	58
Southampton	1.3 - 28.3.1472	28
Londra	00.4.1472	-
Southampton	29.4 - 29.6.1472	62
Cadice	13.7.1472	1
Almeria	25.7.1472	1
Messina	9.9 - 19.9.1472	11

---

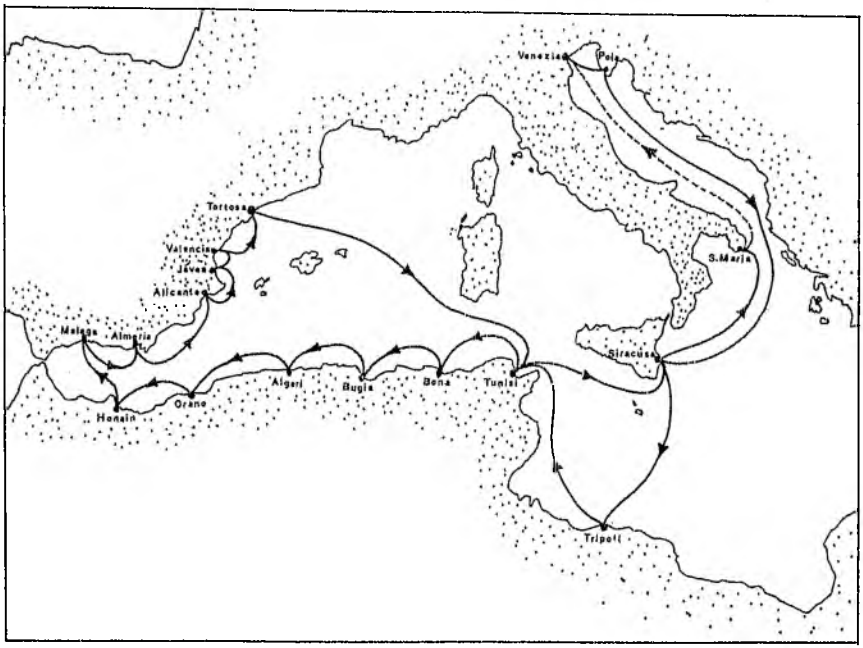
rivoluzione nautiche (secoli XIV-XVIII), Firenze 1976, p. 2. Per i portolani veneziani medioevali si veda quelli contenuti in: K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin 1962, *Pietro di Versi, Raxione de' marineri. Taccuino nautico del XV secolo*, a cura di A. Conterio, Venezia 1991 (Fonti per la Storia di Venezia. Sez. V. Fondi Vari); *Ragioni Antique spettanti all'arte del mare et fabriche de vasselli*. Manoscritto nautico del sec. XV a cura di G. Bonfiglio Dosio, Venezia 1987 (Fonti per la Storia di Venezia. Sez. V, Fondi Vari).

13 ASV, *Segretario alle voci*, reg. 6, c. 86. Bertuccio Soranzo era padre di tre figli, Paolo, Girolamo e Gabriele, i quali gli eressero una tomba nel 1480. Si sa solo che il figlio Girolamo diventò senatore nel 1502 per i meriti del fratello Gabriele, sopracomito di una galera, che morì combattendo contro i turchi nell'agosto 1502. Vedi E.A. Cicogna, *Delle inscrizioni veneziane*, vol. III, Venezia 1830, pp. 284-285. Gabriele Soranzo appare nel 1496 per la prova di età – anni 30 – come patrono delle galere di Barberia. ASV, *Avogaria di Comun, Prove di età dei patroni delle galere*, reg. 79/3 (1495-1529), c. 19*r*. Compare come caratista anche il fratello Paolo Soranzo che partecipa con carati 9; si ritrova di nuovo come patrono delle galere di Acque Morte lo stesso Gabriele Soranzo; *Ibid.*, c. 41*r*.

14 Il capitano veniva nominato dal Maggior Consiglio, tra i cui membri veniva scelto, e riceveva dal Senato la « commissione » che elencava tutte le mansioni che egli doveva compiere per la buona riuscita del viaggio. Tale « commissione » viene più volte nominata nel cartulario; vedi anche F.C. Lane, *Storia di Venezia* cit., p. 61.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

FIG. 1 LA ROTTA DELLE GALERE DI FIANDRA DEL 1471-72



Nella cartina le linee tratteggiate indicano la rotta non documentata dal registro.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

A Sluis il convoglio si fermò almeno cinquantotto giorni: il Manzini redasse solo due documenti: uno il verbale dell'interrogatorio, ad opera del capitano, di alcune persone per appurare il colpevole della scomparsa di una cassa di saponi, l'altro una procura generale.

Le successive informazioni testimoniano l'ancoraggio delle galere nei porti di Southampton e Londra. Nella prima città, tra il 1° e il 28 marzo e tra il 29 aprile e 29 giugno 1472, vennero rogati dal Manzini 9 atti (procure, testamenti, acquisto di uno schiavo, una lite tra mercanti). Inoltre vi è la copia di una lettera inviata dal capitano al console veneziano di Bruges, Alberto Contarini, per risolvere una questione commerciale che era stata lasciata in sospeso. A Londra nel mese di aprile Damiano da Canal, nobile balestriere della poppa, dettò al notaio le sue ultime volontà.

Nel viaggio di ritorno sono documentate dal Manzini solo le soste di Cadice, Almeria e Messina, anche se si può presumere, che il convoglio si sia fermato anche a La Coruña, Salobrena, Marbella, Estepona, Cadice, Malaga, Maiorca, Palermo[15], in quanto tappe previste obbligatoriamente dagli incanti del Senato.

Per undici giorni le navi fecero sosta a Messina, dove nella galera « Zustignana » venne effettuata un'ispezione per cercare la causa dell'avaria di alcuni panni e balle di lana. Si verificò che lo stagno, caricato in Inghilterra, le aveva guastate. Durante il viaggio di ritorno vennero redatti in mare due documenti; il primo tra Southampton e Cadice con la testimonianza del sequestro, ordinato dal capitano, delle merci di Luca Tagliapietra, un mercante a bordo: il secondo, tra Messina e Venezia, è il testamento del veneziano Nicola Stella.

Il viaggio delle galere di Barberia nel 1475-76

Analogamente a quanto fatto per il viaggio di Fiandra, si può ricostruire, grazie sempre al cartulario del Manzini, la navigazione di un convoglio veneziano in Barberia nel 1475. La parte del registro dedicata a questo viaggio comprende circa un centinaio di documenti, redatti dal 2 aprile 1475 al 26 marzo 1476, che testimoniano tutte le fasi del viaggio. La prima proposta di allestire il viaggio di galere verso la Barberia fu formulata l'8 febbraio 1475[16], quando si decise la messa all'incanto delle galere assieme a quelle di

---

[15] Per quanto riguarda le tasse doganali e consolari delle galere di Fiandra nel sec. XV vedasi A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi* cit., tab. 1.

[16] ASV, *Senato Mar*, reg. 10, c. 34*v.*, 8 febbraio 1474 m.v.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Fiandra con un « dono » rispettivamente di 1000 e 2500 ducati per ciascuna galera. La necessità di una sovvenzione statale agli appaltatori era motivata dalla precaria situazione politico-militare nel bacino Mediterraneo, a causa della guerra in corso col Turco (1463-79)[17].

La gara, dopo varie vicissitudini, fu esperita con successo solo il 4 marzo 1475, giorno in cui i savi agli Ordini confermarono il dono a 4000 ducati[18]. Si deliberò l'incanto di tre galere pubbliche: la « Vallaressa », la « Gabriella », che l'anno prima avevano effettuato lo stesso viaggio, e la galera migliore tra quelle di ritorno dalla muda di Alessandria. La prima galera fu deliberata a Tommaso Zeno[19] per un ducato, la seconda a Giacomo da Lezze[20] per 10 ducati e la terza a Marco Mudazzo per un ducato, somme meramente simboliche, ma giustificate dalla difficoltà di trovare patroni. I tre vincitori della gara partirono effettivamente con la muda di Barberia su galere che portavano i loro nomi: la « Zena », la « Mudazza », mentre quella del da Lezze veniva chiamata la capitania, per la presenza del capitano.

Capitano del convoglio del 1475 fu Benedetto Soranzo, nominato dal Maggior Consiglio il 12 marzo 1475[21]. Il capitano portò al suo seguito come cappellano Giovanni Manzini, cui affidò anche funzioni di notaio personale. Come di solito succedeva, il Soranzo ricevette dal Senato, oltre ad una copia

---

[17] Per la guerra vedi R. Cessi, *Storia della Repubblica di Venezia*, Firenze 1981, pp. 419-422. È da notare che questo è l'unico viaggio in cui non partecipa Nicolò Barbarigo nel periodo dal 1468 al 1474. ASV, *Archivio Grimani Barbarigo*, b. 43, reg. 6, s.v. « viazo di Barbaria ».

[18] ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, cc. 32*r.*-34*r.*, 4 marzo 1475. Vedi anche A. Tenenti-C. Vivanti cit.

[19] Di costui è noto un suo precedente viaggio, come patrono in Fiandra, capitanato da Lorenzo Loredan, perché coinvolto in una causa discussa a Venezia il 14 dicembre 1470: ASV, *Giudici di petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 154, c. 77*r.-v.*

[20] Giacomo da Lezze appare già come patrono in un viaggio di Barberia del 1470. Fu coinvolto in una controversia tra i patroni e il capitano, da un lato, e i mercanti, dall'altro (ASV, *Giudici di petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 155, cc. 28*v.*-29*r.*). L'attività marittima e commerciale di quel viaggio fu turbata dalla notizia della peste a Tripoli; infatti giunti a Siracusa si decise di evitare lo scalo tripolitano. I mercanti invece volevano a tutti i costi recarvisi, altrimenti avrebbero preteso da ogni singolo patrono 200 ducati, per i danni subiti. Probabilmente fu proprio il mancato adempimento della richiesta la causa del processo a Venezia. Inoltre, il da Lezze appare in altri due processi, il primo del 1471 intentati contro il balestriere Angelo di Niccolò, il secondo del 27 agosto 1473, dove egli è invece accusato da Giacomo Venier per questioni di debiti (*Ibid.*, reg. 158, c. 34*v.*, 27 agosto 1473).

[21] ASV, *Segretario alle voci*, reg. 6, c. 86, 12 marzo 1475.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

del capitolato per l'appalto delle galere, anche la « commissione »[22], dove si trovavano riassunti i suoi doveri, le norme relative ai passeggeri a bordo, all'equipaggio e alla mercanzia imbarcata[23].

Il capitano poteva porre banco, cioè ingaggiare l'equipaggio, sul molo a S. Marco già dal 27 dello stesso mese[24]; la partenza era prevista entro 20 giorni. Anche per questo viaggio ci furono dei ritardi; probabilmente, come spesso succedeva, gli appaltatori desideravano ottenere il maggior carico possibile di merci, posticipando l'inizio del viaggio[25].

Il capitolato, che sorvola le procedure regolate dalla consuetudine, si sofferma invece sulle soste da effettuare (Bugia, Algeri, Malaga e Almeria), vietando altri scali nel regno di Granada, e sulla « manzaria », cioè l'accordo commerciale che il capitano, assieme al funzionario diplomatico incaricato, Pietro Soranzo, avrebbero dovuto stipulare con il sovrano di Bugia[26]. Infatti, il precedente accordo triennale era scaduto nel 1475. Il capitano aveva l'incarico di concludere una nuova convenzione con i « caiti »[27] del sovrano

---

22 Più volte nominata nel cartulario (cc. 37*v.*, 44*r.*, 49*r.*, 51*r.*, 57*r.*, 64*r.*).

23 A. Sacerdoti, *Note sulle galere* cit., p. 82.

24 ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, c. 33*v.*, 4 marzo 1475. Cfr. A. Sacerdoti, *Note sulle galere* cit., p. 68 e B. Doumerc, *Le crise structurelle de la marine vénitienne au XVe siècle: le problème du retard des « mude »*, in « Annales E.S.C. (Économies Sociétés Civilisations) », XL (1985), pp. 605-623. F.C. Lane, *Storia di Venezia* cit., p. 422, e il noto dipinto « S. Marco e il reclutamento degli equipaggi » di G.B. D'Angelo detto « il Moro », al Museo Storico Navale, Venezia.

25 U. Tucci, *Costi e ricavi* cit., p. 171.

26 Molti furono i trattati stipulati tra Venezia e i regni islamici per commerciare pacificamente nei porti magrebini, in particolar modo con quello tunisino. I patti, oltre a rinnovare l'intesa tra la Repubblica di Venezia e i sovrani di quei luoghi, contenevano quasi sempre un paragrafo riguardante l'increscioso problema dei corsari. Entrambe le parti si impegnavano a non recarsi danni, a non praticare cioè guerra di corsa tra loro: A. Tenenti, *Venezia e la pirateria nel Levante: 1300 c.-1460 c.*, in *Venezia e il Levante* cit., vol. I, parte I, pp. 720-721. Tutti i rapporti commerciali erano regolati da trattati che contenevano le tasse doganali, prevedendo anche che il console veneziano potesse esporre qualsiasi reclamo direttamente al sultano locale. Le relazioni commerciali venivano dettagliatamente regolate per evitare qualsiasi motivo di tensione o attrito: R. De Roover, *L'organizzazione del commercio*, in *Storia economica Cambridge. Le città e la politica economica nel Medioevo*, a cura di V. Castronovo, vol. III, Torino 1987, p. 70; L. de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce et documents divers contenants les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Age*, Paris 1866-67; A. Sacerdoti, *Venezia e il regno hafsida di Tunisi. Trattati e relazioni diplomatiche (1231-1534)*, in « Studi Veneziani », VIII (1966), pp. 303-346.

27 Funzionari mussulmani dell'Africa nord-occidentale. *Dizionario etimologico della lingua italiana*, a cura di M. Cortelazzo-P. Zolli, vol. IV, Bologna 1985, s.v. caid.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

di Bugia. Nel caso l'intesa non fosse stata raggiunta, i mercanti del convoglio non avrebbero potuto commerciare né a terra né sulle galere, pena una multa di 1000 ducati[28].

Abbiamo testimonianza sin delle fasi preliminari di carico, precedenti alla partenza. Al « sorzador », luogo dove la nave stava ancorata[29], vennero caricati alcuni colli di seta di proprietà di Pietro Soranzo e sistemati nello « schandoler », il vano della nave in cui si riponevano, oltre alle armi, anche le merci appartenenti a membri dell'equipaggio[30].

Terminato il carico, le tre galere del convoglio partirono sicuramente dopo il 3 luglio, giorno in cui alcune merci imbarcate erano state preventivamente pesate a Venezia dal « pexador de comun ». Le tappe del viaggio si possono velocemente esaminare nella tab. 2.

Tab. 2. *Soste compiute durante il viaggio in Barberia nel 1475-76.*

luogo	date	totale giorni
Pola	7.7 - 14.7.1475	8
Siracusa	24.7 - 29.7.1475	6
Tripoli	6.8 - 17.8.1475	12
Tunisi	4.9 - 15.9.1475	12
Bona	19.9 - 21.9.1475	3
Bugia	28.9 - 30.9.1475	3
Algeri	5.10 - 14.10.1475	10
Orano	21.10 - 24.10.1475	4
Honain	30.10 - 6.11.1475	8
Malaga	10.11 - 15.11.1475	6
Almeria	23.11 - 6.12.1475	14
Alicante	11.12 - 16.12.1475	6
Jávea	22.12 - 26.12.1475	5
Valencia	10.1.1476	1
Tortosa	24.1 - 20.2.1476	28
Tunisi	25.2 - 26.2.1476	2
Siracusa	7.3 - 10.3.1476	4
S. Maria di Leuca	15.3.1476	1

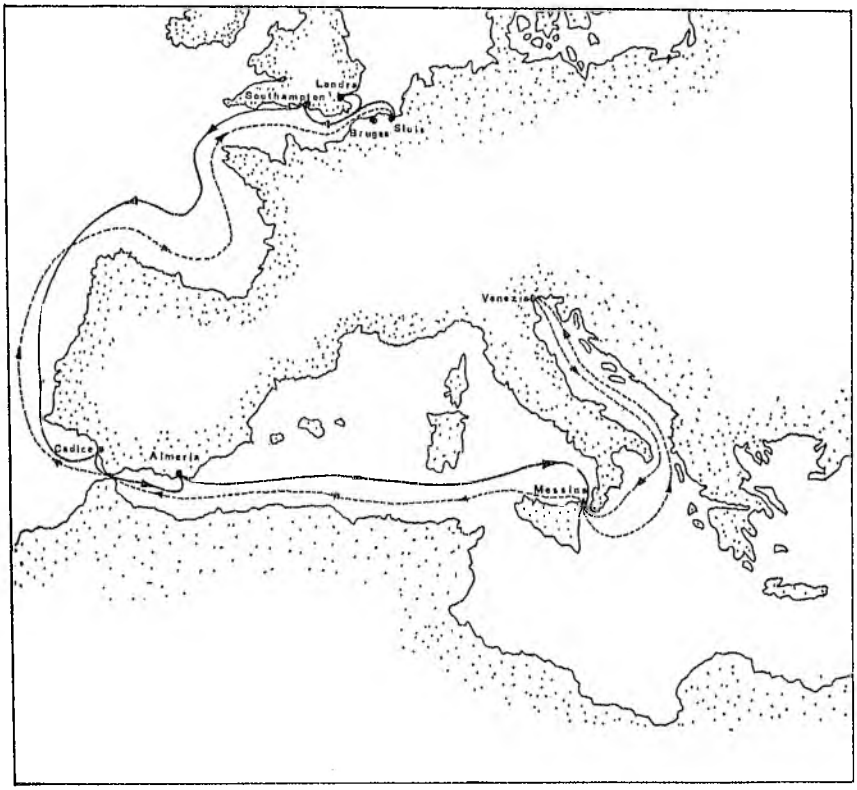
[28] ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, c. 33*v.*, 4 marzo 1475.

[29] *Dizionario di marina medievale e moderno*, a cura della Reale Accademia d'Italia, Roma 1937, s.v. sorgitore.

[30] *Ibid.*, s.v. scandolario.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

FIG. 2 LA ROTTA DELLE GALERE DI BARBERIA DEL 1475-76



Nella cartina le linee tratteggiate indicano la rotta non documentata dal registro.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il 7 luglio il convoglio si trovava a Pola, dove rimase almeno fino al 14 dello stesso mese. Sei documenti su nove riguardano la riscossione dei noli, ma non gli importi relativi alle varie merci caricate, che venivano invece annotati in uno speciale registro, unico per l'intero convoglio e chiamato dal Manzini *liber nabulorum* [31].

Il 24 luglio il convoglio giunse a Siracusa, città dove i Veneziani svolgevano una fiorente attività commerciale [32]. In quel porto le galere incontrarono due navi di corsari « biscaini », una « carina » (bastimento a remi della famiglia delle galere [33]) e una nave « armada ». Ciò suscitò preoccupazione dal momento che le navi corsare erano in porto « con gram moltitudine de homini i qual tuti in arme se tiravani sul fero ». Il capitano assieme ai patroni e alla maggioranza dei mercanti, seguendo le istruzioni impartite nella commissione, decisero di avvicinarsi alla nave armata e di appiccarle il fuoco. Nel medesimo giorno, il governatore del luogo inviò a bordo della galera capitania Giacomo Mozzone, Antonio Vallier e il fratello di questi assicurando « che per i diti corsari non sarà fato molesta alguna alle dite galie marchadanti et homini sono con quelle ». Si rese necessaria l'immediata convocazione, da parte del capitano, del Consiglio dei XII [34]. Il Consiglio deliberò di eleggere attraverso scrutinio due consiglieri, che avrebbero dovuto decidere il « ben

---

[31] Cfr. A. Sacerdoti, *Note sulle galere* cit., p. 97. Gli importi erano fissati dal capitolato. Questo stesso convoglio è menzionato nei conti dell'ufficio preposto alla riscossione dei noli a Venezia; v. ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, c. 33*v.*, 4 marzo 1475.

[32] Alla metà del XV secolo alcuni membri della famiglia Contarini aprirono addirittura un banco. Cfr. R.M. Buccellato Dentici, *Forestieri e stranieri nelle città siciliane del basso Medioevo*, in *Forestieri e stranieri nelle città basso-medievali* (Atti del Seminario Internazionale di Studio), Firenze 1987, p. 243.

[33] *Dizionario di marina* cit., s.v. carina.

[34] Il Consiglio funzionava regolarmente a bordo di tutte le galere da mercato veneziane ed era composto da mercanti, dai patroni e dal capitano, come conferma il cartulario del Manzini. Gli uomini chiamati a votare erano sempre più di dodici. Per sei volte il Manzini riporta i nomi dei votanti delle assemblee, che vanno da un minimo di 13 (cc. 40*v.*, 60*r.*) ad un massimo di 24 (c. 38*v.*), a conferma che il Consiglio dei XII è tale solo di nome e non di fatto. Non è facile definire esattamente le competenze di tale Consiglio. In linea di massima esso interveniva a bordo nei casi in cui fosse necessaria una decisione d'emergenza che sconvolgeva i piani prestabiliti: pericoli di naufragio dovuti ad improvvisi cambiamenti atmosferici o modifica della rotta a causa di attacchi di pirateria. Vedi U. Tucci, *Le conseil des douze sur les navires vénitiens*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée*, Paris 1958, pp. 119-125.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

et utilità de queste nostre galie ». I prescelti furono Alvise Garzoni e Pietro Soranzo: il primo propose di considerare valide le assicurazioni del governatore e perciò di fermarsi ancora a Siracusa, il secondo invece era propenso a lasciare il porto al più presto e a continuare il viaggio, quest'ultima « pars capta fuit per balotas 14 de sì, de no 10 ».

Si scelse dunque di lasciare il porto e di continuare il viaggio, ma nonostante ciò il convoglio non partì, perché il giorno seguente salirono a bordo il console veneziano di Siracusa assieme ad Antonio Valier, a nome del governatore del luogo, portando maggiori assicurazioni per dissuadere i responsabili dall'intento. Si giustifica così la successiva convocazione del Consiglio dei XII, che stabilì di rimanere nel porto siciliano.

Benedetto Soranzo, per evitare eventuali pericoli ad « altri navilii » veneziani, causati dalle « nave de Bischaini », ritenne opportuno mandare al Capitano Generale da Mar nel porto di Catania un messo su un brigantino, un « gripo »[35] armato, per metterlo al corrente della situazione. Dato però che la spesa per la spedizione era molto consistente, il capitano richiese un'ulteriore consultazione del Consiglio dei XII, che si riunì il 29 luglio. Designato a compiere la missione fu Giuliano Morosini, balestriere della galera « Mudazza », per un costo di 60 ducati ripartiti « un terzo a le gallie e i do terzi a tute marchadantie ».

Dopo queste vicissitudini, le galere ripresero il mare e arrivarono al porto di Tripoli il 6 agosto, dove venne mostrato al funzionario doganale il salvacondotto, sigillato con la bolla di S. Marco[36]. Lì fu nuovamente convocato il Consiglio dei XII, non per risolvere qualche emergenza pericolosa, ma per adempiere ad un compito amministrativo della colonia: l'elezione del console del luogo, Pietro Pignatello[37].

---

[35] F.C. Lane, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1965, p. 49, nota 4.

[36] Era infatti obbligatorio per ogni convoglio, all'arrivo in un determinato porto, versare alle autorità locali il pagamento del salvacondotto oltreché le tasse portuali e consolari. Tali spese venivano registrate in un libro apposito tenuto dallo scrivano di bordo - che veniva nominato a Venezia dai Consoli dei Mercanti e doveva prestare un giuramento d'ufficio - era tenuto ad annotare nel suo registro ogni merce caricata a bordo secondo numero e peso. Vedi K. Nehlsen-von Stryk, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Roma 1988, p. 119; U. Tucci, *Costi e ricavi* cit., p. 207.

[37] I consoli veneziani duravano in carica due anni; al termine del mandato l'elezione avveniva in seno al Consiglio dei XII della colonia (E. Ashtor, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton 1983, pp. 411-413).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il viaggio proseguì per Tunisi, per arrivare alla metà circa di settembre a Bona, dove il capitano inviò un nunzio alla galera di Tommaso Zeno per sollecitare il suo scrivano alla redazione della lista delle merci caricate a Tunisi, per permettere la riscossione dei noli.

L'approdo successivo fu Bugia, città in cui ci si fermò per almeno tre giorni. Là i mercanti - come testimonia lo scrivano del patrono Marco Mudazzo - acquistarono sulla galera capitania 13 barre d'argento appartenute ad un Moro, messo di Tunisi, e trasferiti poi sulla galera « Mudazza ». Il patrono si rifiutò di caricarli a bordo, poiché l'acquisto d'argento era « contra la forma del suo incanto » e per paura di essere considerato « pirata a ttuor né tegnir la roba d'altri ». Certo i « terms of trade » dell'epoca richiedevano l'opposto: l'esportazione d'argento da Venezia, l'importazione d'oro dal Maghreb. Come risulta chiaramente dalla contabilità dei Barbarigo, che investivano nelle galere di Barberia quasi tutti gli anni[38]. Non devono stupire gli innumerevoli avvertimenti di Benedetto Soranzo ai mercanti, che si arrischiavano a comprare merci proibite dal capitolato e dalla « commisione », nonostante i severi controlli e le ammende pecuniarie. Per trarre i maggiori guadagni possibili, i mercanti erano disposti a correre rischi e gli acquisti imbarcati clandestinamente erano all'ordine del giorno in tutti i convogli del tempo[39].

L'ultima tappa lungo la costa nordafricana dopo Algeri e Orano fu Honain[40] (« One »); poi il viaggio proseguì verso la Spagna, sostando a Malaga, Almeria, Alicante, Jávea, Valencia e Tortosa.

Nei cinque giorni trascorsi a Jávea, il Soranzo convocò nuovamente il Consiglio dei XII, per nominare il mercante Andrea Mocenigo responsabile delle mercanzie della « muda ». La richiesta era partita da un mercante a bordo, Giovanni Vianello, che sentiva l'esigenza che venissero incaricate una o due persone che « habiano a governare et vender dite merchadantie... et che dite marchadantie non vadino a mal ».

L'unico atto, del 10 gennaio 1476, che testimonia la permanenza a Valencia fa capire che la sosta era stata eccessiva, tanto che il capitano si lagnò con i patroni « zà tanti zorni esser a questa spiaza... ».

---

[38] ASV, *Archivio Grimani-Barbarigo*, b. 43, reg. 6. Purtroppo nei molti anni di attività nel Maghreb manca proprio il viaggio in questione.

[39] Cfr. U. Tucci, *Costi e ricavi* cit., p. 175.

[40] Honain fu distrutta all'inizio del sec. XVI. Era situata nella provincia di Orano, approssimativamente vicino all'attuale confine algerino-marocchino.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il viaggio era durato circa nove mesi. Dato che generalmente le galere di Barberia facevano ritorno dai loro viaggi circa un anno dopo la partenza, il tempo impiegato dalle galere del convoglio esaminato per effettuare il viaggio può considerarsi decisamente buono.

La vita a bordo

Gli atti redatti dal nostro notaio offrono la possibilità di conoscere in minima parte la composizione degli equipaggi dei convogli di Fiandra e di Barberia; basti ricordare che c'erano circa 160 rematori e 6 nobili balestrieri di poppa su ogni galera per capire quanto parziale sia la ricostruzione fatta. Ammesso ciò, troviamo comunque un totale di 110 nominativi, e per molti abbiamo sia la qualifica sia la provenienza[41].

Aspetto senz'altro primario e determinante per la conoscenza della gestione del quotidiano e il comando tout court è il ruolo svolto dal Consiglio dei XII, organo che affianca il capitano nelle decisioni. Utilissimi sono i documenti a tale riguardo poiché offrono le liste dei mercanti imbarcati nelle galere. Di ciò si è già parlato nel testo dove si sono trattati i singoli scali del viaggio di Barberia.

Sei sono i testamenti rogati dal Manzini, tre durante ciascun viaggio. Tutti i testatori si trovano in punto di morte, « sani de mente e intelecto, ma affanadi nel corpo » e raccomandano la loro anima a Dio, sentendosi « ora et ponto mortis, nolens ab intestato decedere ». Il Manzini, chiamato al capezzale del morente, sia come prete che come notaio, ebbe il compito di tradurre le ultime volontà dalla forma nuncupativa alla forma scritta; per la sua prestazione ricevette una somma di denaro variabile da 2 lire di piccoli a 3 ducati, a seconda delle possibilità economiche del testatore. Dei sei, tre (Matteo da Zara, Matteo da Arbe e Giovanni della Morea) saranno stati semplici rematori, visti i luoghi d'origine (Dalmazia e Grecia) e l'esiguità dei lasciti. Damiano da Canal, invece, dimostra di aver avuto in corso transazioni commerciali per un valore di 225 corone inglesi e che Nicola Stella fosse un ricco mercante si deduce dalle consistenti proprietà mobiliari e immobiliari menzionate. Il sesto testatore è un galeotto genovese, una presenza verosimilmente più unica che rara.

---

[41] Vedi le tabb. 3 e 4 in L. Greco, *Il cartulario di bordo* cit., pp. 28-30.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

La parte del testamento riservata ai lasciti pii apre invece squarci interessanti sulla religiosità, ad esempio tre testatori ordinano la tradizionale messa « di s. Gregorio ». Le donazioni consistono in quantità minime di denaro, ma, come nel caso del citato Damiano da Canal sono molti gli enti beneficiari nominati. Matteo da Zara invece lascia indumenti e oggetti alla scuola di S. Maria di S. Fantino, tre lire all'ospedale dei Puti della Pietà e lo stesso importo all'ospedale S. Maria di Lazzareto. Non ci si dimentica neanche della propria città natale o della città presso la quale si sta facendo testamento. Infatti il genovese Antonio di Pietro lascia un crocefisso alla chiesa di S. Giacomo di Framura e dà precise indicazioni sul luogo in cui desidera essere seppellito, « a Sancta Croxe in Antona », cioè a Southampton, porto nel quale fa stendere il proprio testamento, e assegna per le spese funerarie due o più ducati « come parerà ai mie comissari ». Tra gli esecutori troviamo un suo concittadino, Giovannino da Genova, di cui non sappiamo se era o meno imbarcato con lui.

A fianco del cappellano, del notaio e dello scrivano a bordo delle galere da mercato c'erano sempre due medici e un barbiere. Nel viaggio di Barberia sono imbarcati: Antonello, medico « fixico », qualificato cioè a prescrivere medicamenti ossia a praticare la medicina interna, Gerolamo, probabilmente « medego de piaga », esperto del trattamento delle ferite, e Bortolo, barbiere, con il compito di estrarre denti, asportare cisti ed eseguire salassi[42].

Riguardo ai rematori risulta dai documenti redatti dal Manzini che molti erano stati reclutati nei porti dalmati - Zara, Spalato, Ragusa, Budua e Cattaro - per necessità di « interzare », cioè completare i banchi, via via lungo le coste dell'Adriatico[43]. Oltre ai sedici uomini così identificati, c'erano due uomini da remo di provenienza pugliese, da S. Maria di Leuca e da Gallipoli, un greco da Corfù e il genovese che abbiamo già incontrato come testatore.

Parte consistente dei presenti a bordo registrati dal Manzini era costituita da nobili mercanti, che viaggiavano come passeggeri paganti. Il maggior spazio occupato nella fonte dalle persone che operavano nel commercio, ri-

---

[42] *Pietro di Versi* cit., p. 56.

[43] Spesso i veneziani sdegnavano le mansioni umili a bordo così si doveva ricorrere ai sudditi dalmati. U. Tucci, *Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, vol. II, Napoli 1981, p. 691; F.C. Lane, *Salari e reclutamento dei galeotti veneziani, 1470-1580*, in *Le navi* cit., p. 190.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

spetto ai lavoratori del mare, si spiega con la maggiore necessità per i primi di ricorrere alla professionalità del Manzini[44].

Lo spazio ridotto in cui erano costretti a vivere a bordo, lo spirito di intraprendenza e di spietata concorrenza costituiscono l'ambiente in cui collocare alcuni episodi di violenza. Il capitano, come giudice supremo, è l'arbitro delle vertenze, incaricato dalla Repubblica di decidere in merito alle cause giudiziarie - furti, ferimenti - e alle cause civili. Un esempio ci viene fornito dal ferimento, presso il molo di Alicante, di Rado da Cattaro e Rado da Zeta, da parte del comito Giovanni da Gallipoli. Oscure sono però le motivazioni che spinsero il comito a tale atto e le conseguenze cui andò incontro[45].

Altre liti emergono tra i membri dell'equipaggio nel viaggio di Barberia: troviamo coinvolti rematori, mercanti, ufficiali di rotta e patroni. Le liti traggono sempre origine da motivi economici. Il rifiuto di pagare presunti debiti porta all'apertura di un vero e proprio processo civile che il notaio deve registrare[46]. Un esempio ci viene fornito dalla controversia tra Andrea Basadonna e un ebreo di nome Papa presso il porto di Tunisi, per una controversia riguardo ad alcune casse di cannella « vendude a lui per suo conto prout videtur in vendicione et petebat dublas duas et tominos tres pro resto ».

La legislazione marittima veneziana prevedeva pene severe per i responsabili dei furti a bordo[47]. Se il valore rubato era inferiore alle 3 lire di piccoli si applicava la pena corporale della fustigazione[48]. Testimonianza concreta della prevista punizione è rintracciabile in un atto stilato dal Manzini, in cui due uomini da remo della galera « Zustignana », per aver rubato fasci di acciaio, probabilmente parti delle armature, e per averli nascosti nella spiaggia di Tripoli prima di venderli ad un Moro per cinque doble, furono fustigati per tre volte.

I debitori insolventi, che non avevano rispettato gli ordini impartiti dal

---

[44] Cfr. G. Airaldi, *Marinai, etnie e società nel Mediterraneo Medievale. Il caso di Genova*, in *Le genti del mare Mediterraneo* cit., vol. I, p. 67.

[45] I libri che contenevano le sentenze dei processi emendati a bordo, detti « de pizzuol », sono andati purtroppo tutti perduti. Cfr. C. Manfroni, *La disciplina dei marinai veneziani nel secolo XIV*, in « Rivista marittima », XXXV (maggio 1902), p. 239.

[46] Anche in altri casi i mercanti si rivolgevano al cappellano delle galere per verbalizzare la diatriba (ASV, *Giudici di Petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 137, cc. 175*r.*, 177*r.*, 31 marzo 1463).

[47] C. Manfroni cit., p. 243.

[48] Comandamenti del capitano Andrea Mocenigo del 1428 in A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi* cit., tab. 2.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

capitano, erano sottoposti al sequestro dei loro beni. Durante il primo viaggio Bertuccio Soranzo assume tale provvedimento nei confronti di un rematore e di un comito della galera « Zustignana », confiscando al primo alcuni pantaloni e cinque pezze di panno e al secondo tutte le merci caricate a Messina, cioè « tre telle de Olanda e cassa una de velli ».

Oltre alle categorie di persone menzionate finora, troviamo a bordo di queste galere alcuni schiavi neri[49]. Il traffico degli schiavi era una caratteristica del commercio veneziano: dopo la conquista di Costantinopoli, che aveva impedito il rifornimento di schiavi dal Mar Nero, i Veneziani si rivolsero al nord Africa[50]. Il primo caso in cui troviamo un atto di compravendita è durante il primo viaggio dove il patrono di una caravella vendette per 25 corone inglesi uno schiavo « libero et franco » di 12 anni, Alì di Algeri a Dardi Giustiniani, patrono del convoglio di Fiandra, quest'ultimo avrebbe potuto « vender, donar, alienar e ffar come cossa sua » detto schiavo.

Nel secondo viaggio, il capitano ordinò all'ammiraglio di effettuare nella galera di Tommaso Zeno un'ispezione per cercare due neri, un maschio ed una femmina, caricati a bordo clandestinamente. Altri quattro schiavi, tre femmine di 6, 15 e 20 anni e un maschio, si trovavano nella stiva della galera di Giacomo da Lezze. In un documento datato 1 dicembre 1475 il calafato e il falegname furono sottoposti a processo per aver fatto uscire dalla stiva, senza aver ricevuto istruzioni dal capitano, i quattro schiavi neri. Incorsero per tale reato nel pagamento di una multa di 100 ducati ciascuno, e se non fossero stati in grado di adempiere a ciò, sarebbero stati condannati al carcere, dunque relegati nelle stive. Poiché non riuscirono a pagare la sanzione pecuniaria inflitta loro, si procedette al pignoramento dei beni che avevano in quel momento. Alla presenza del notaio vennero aperte le casse ed effettuato l'inventario. Interessante è notare come accanto ad oggetti di abbigliamento comune - mutande moresche, mantelle, giacconi, camice, vengono elencate armi, un libretto, probabilmente di devozione, sacchi di lana e barili di vino[51].

---

[49] È interessante notare che in tutta la nostra fonte notarile non si utilizza mai il termine « schiavo », ma quello di « negro » ad indicare una correlazione tra schiavitù e negritudine.

[50] C. Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médievale*, Gent 1977, pp. 657-660.

[51] Queste ultime merci sicuramente facevano parte delle portate che ciascun marinaio poteva caricare a bordo senza versare il nolo. Vedi M. Tangheroni, *La vita a bordo della navi*, in *Artigiani e salariati, il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1984, p. 173.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Durante il viaggio in Barbaria venne redatta una lista spese in cui compaiono i compensi corrisposti a dei trombettieri e a dei suonatori che « veneno a sonar e balar in galia » mentre la muda si trovava nel porto di Bona. Nella galera del da Lezze era imbarcato un Niccolò trombetta segnalato come nunzio del capitano. I trombettieri erano delle figure usuali a bordo delle imbarcazioni che compivano lunghi viaggi; avevano l'incarico di richiamare i mercanti che erano scesi a terra per vendere o acquistare mercanzie, segnalando dunque la partenza della nave. Altro ruolo importante svolto dai trombettieri era di scandire le varie fasi preliminari della battaglia come dimostra un passo della « Raxion de' marineri » di Pietro de Versi[52]:

> E chomanda miser lo chapetagno che a la prima tronbetta farà sonar che chadauna persona se debia armar; e a la segonda chadauna galia e li homeny a le sso poste; e a la terza tronbetta tutti siano valentominy andar a ferir chon miser lo chapetagno vivamente e non se partir da la bataya inchina sarà fenyda, salvo che per miser lo chapetagno oltro non li fosse chomandado. E queli chi chontrafarà a questi ordeny dadi perda // la testa...

L'insieme dei documenti presenti nel cartulario fornisce un panorama piuttosto ampio ed interessante. Gli atti rogati dal notaio durante la navigazione, prima in Fiandra poi in Barberia, e la contabilità dell'anonimo scrivano consentono di seguire i convogli, stabilire le soste, conoscere le persone imbarcate e i loro rapporti vicendevoli, il ruolo del Consiglio dei XII, scoprire la tipologia e spesso la quantità delle merci a bordo: una fonte importante per ricostruire la storia della marina mercantile veneziana nel XV secolo.

---

[52] *Pietro di Versi* cit., pp. 89-90; a questo riguardo non va dimenticato Zorzi trombetta da Modon, musicista di bordo e *scriptor* di un libro miscellaneo di materia navale del 1444-1449 (S. Pitteri, *Lo "Zibaldone" di materia navale di Zorzi trombetta da Modone 1444-49*, tesi di laurea in Storia, Università di Venezia, anno accademico 1986-87, relatore R. Mueller).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ANNALISA CONTERIO

L'« ARTE DEL NAVEGAR »: CULTURA, FORMAZIONE PROFESSIONALE ED ESPERIENZE DELL'UOMO DI MARE VENEZIANO NEL XV SECOLO

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

I. CULTURA DELL'UOMO DI MARE VENEZIANO

« Al nomen de Dio e de Madona santa Maria madre de la miserichordia, qui dentro schriverò mi Piero di Verssi algune raxion de' marineri, i quali sarano utele a chi vol inprender »[1]. Così inizia un taccuino nautico veneziano del XV secolo di un certo Pietro di Versi. Tutte le nozioni presenti nel codice sono di carattere tecnico-pratico, legate al mondo del mare e ampiamente diffuse tra chi non era in possesso di un sapere accademico, ma necessitava di prontuari per l'esercizio di un mestiere, quale quello del navigante[2].

I sei manoscritti nautici veneziani quattrocenteschi sinora conosciuti, di cui due in edizione moderna, occupano nell'ambito letterario un posto di rilievo, perché specchio delle conoscenze dell'ambiente marinaro veneziano.

Il primo taccuino nautico, in ordine cronologico, è quello di un certo Michele da Rodi, purtroppo ora irreperibile, composto per lo più nel 1434[3]. Seguono la *Raxion de' marineri* di Pietro di Versi[4] e l'anonima *Arte venezia-*

---

[1] *Pietro di Versi - Raxion de' marineri. Taccuino nautico del XV secolo*, a cura di A. Conterio, Venezia 1991 (Fonti per la storia di Venezia. Sez. V. Fondi vari), p. 4.

[2] F.C. Lane, *Manuali di mercatura e prontuari di informazioni pratiche*, in *Zibaldone da Canal. Manoscritto mercantile del sec. XIV*, a cura di A. Stussi, Venezia 1967 (Fonti per la storia di Venezia. Sez. V. Fondi vari), pp. XLVII-LVIII; M. Cortelazzo, *La cultura mercantile e marinaresca*, in *Storia della cultura veneta*, vol. I, *Dalle origini al Trecento*, Vicenza 1976, p. 674; C. Maccagni, *Le scienze nello Studio di Padova e nel Veneto*, in *Storia della cultura veneta*, vol. 3/III, *Dal primo Quattrocento al concilio di Trento*, Vicenza 1981, pp. 135-171, soprattutto p. 137; U. Tucci, *Manuali di mercatura e pratica degli affari nel Medioevo*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna 1977, pp. 215-231; Id., *Tariffe veneziane e libri toscani di mercatura*, in « Studi Veneziani », X (1968), pp. 65-108.

[3] Il trattato fu venduto all'asta londinese di Sotheby l'11 luglio 1966. Da allora se ne è persa ogni traccia. Ci rimane solo la dettagliata descrizione a stampa del catalogo d'asta e in appendice a questo un indice sommario degli argomenti trattati; Sotheby Parke Bernet, *Catalogue*, London 1966, pp. 89-93, 116-119.

[4] *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

na del navigare[5], entrambi del 1444-1445[6]. A causa delle evidenti ed estese analogie tra questi due codici, era stato ipotizzato che l'autore dell'*Arte* per la compilazione della sua opera avesse tenuto presente, anzi copiato il manoscritto di Pietro di Versi[7]. Di recente è stato dimostrato che il C.M. 17 risulta essere più esteso ed esauriente della *Raxion de' marineri*[8].

Il quarto codice è il *Libro* di Zorzi trombetta da Modone, datato 1444-1449[9]. Al suo interno compaiono, spesso senza un ordine preciso, spartiti musicali, note di architettura navale, consigli e ricette mediche, preghiere e poesie, notizie astronomiche, un « marteloio », conti riguardanti la vendita di vino, descrizioni e illustrazioni di alcuni apparecchi ingegneristici[10]. A causa della mancanza di una qualsiasi disciplina formale il testo è considerato, più che un taccuino nautico o un manuale di costruzioni navali, uno « Zibaldone », un insieme di notizie varie, una sorta di raccolta di appunti occasionali aventi come scopo quello di soddisfare curiosità personali[11].

Il quinto taccuino, conosciuto come Atlante Cornaro o manoscritto Egerton 73, contenente anche trentaquattro carte nautiche, era stato attribuito erroneamente tutto a Cristoforo Soligo, ma in effetti si tratta di un lavoro ese-

---

[5] Per la descrizione v. A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit. *L'Arte veneziana del navigare* potra d'ora in poi essere abbreviata con C.M. 17.

[6] Tale biennio infatti viene utilizzato molto spesso per esemplificare problemi di calcolo o di cronologia. Vedi A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit. Cfr. G. Bonfiglio Dosio, *Prefazione*, in *Ragioni antique spettanti all'arte del mare et fabriche de vasselli. Manoscritto nautico del secolo XV*, a cura di G. Bonfiglio Dosio, Venezia 1987 (Fonti per la storia di Venezia. Sez. V. Fondi vari), p. XXX.

[7] G. Bonfiglio Dosio, *Prefazione*, in *Ragioni antique* cit., p. XXI, nota 3.

[8] Per un confronto puntuale dei due codici v. A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit.

[9] Il codice di Zorzi trombetta da Modone, noto in precedenza - per un errore di trascrizione - come « Timbotta », è inserito nel volume Cottoniano del British Museum (Cotton Titus A. XXVI). Per un esame del manoscritto v. R.C. Anderson, *Italian Naval Architecture about 1445*, in « The Mariner's Mirror », XI (1925), pp. 135-163; D. Leech-Wilkinson, *Il libro di appunti di un suonatore di tromba del quindicesimo secolo*, in « Rivista Italiana di Musicologia », XVI (1981), n. 1, pp. 16-39; S. Pitteri, *Lo « Zibaldone » di materia navale di Zorzi trombetta da Modone 1444-1449*, tesi di laurea in Storia, Università di Venezia, anno accademico 1986-87, relatore Prof. R.C. Mueller.

[10] S. Pitteri, *Lo « Zibaldone »* cit., pp. 55-56.

[11] U. Tucci, *La pratica della navigazione*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma 1990, p. 75; v. anche S. Pitteri, *Lo « Zibaldone »* cit., p. 155.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

guito a Venezia probabilmente nel 1489[12] per la famiglia Cornaro[13]. L'atlante nautico raccoglie copie di lavori di cartografi italiani, portoghesi e catalani[14]. Infatti compaiono le riproduzioni di opere di Pietro Roselli, Zuan da Napoli, Grazioso Benincasa[15], Nicolò Florino, Francesco[16] e Alvise de Cesanis, Domenico de Zane, Nicolò de Pasqualino, Benedetto Pesina, Francesco Beccari e Zuan[17] e Cristoforo Soligo[18].

Le istruzioni per un *amiragio*, allegato alla raccolta delle mappe, sono considerate opera di Andrea Bianco[19].

---

12 Il 1489 può essere considerato l'anno di esecuzione dell'atlante, in quanto tale data è l'unica a comparire su una copia delle carte nautiche; v. T. Campbell, *Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500*, in *Cartography in Prehistoric, Ancient and Medieval Europe and the Mediterranean*, edited by J.B. Harley - D. Woodward, Chicago & London 1987, vol. I, p. 401.

13 London, British Museum, *ms Egerton 73*; per la descrizione v. British Museum, *Catalogue of the Manuscripts Maps, Charts, and Plans, and of the Topographical Drawings in the British Museum*, vol. I, London 1844, pp. 17-21. Vedi anche T. Campbell, *Portolan Charts* cit., p. 401 e nota 241, p. 432, p. 435 e nota 450, p. 438 e note 478-479, p. 442 e nota 505, p. 444 e nota 525; A. Cortesão, *History of Portoguese Cartography*, vol. II, Coimbra 1971, pp. 195-200; F.C. Lane, *Manuali di mercatura...*, in *Zibaldone da Canal* cit., p. L, nota 9.

14 T. Campbell, *Portolan Charts* cit., p. 438.

15 Grazioso Benincasa nacque ad Ancona prima del 1420 e iniziò l'attività di cartografo, dopo aver a lungo viaggiato, nel 1461 a Genova. Dal 1462 al 1474 fu a Venezia e dal 1474 ad Ancona, dove morì dopo il 1482. Della sua attività cartografica si conoscono ventitrè opere tra carte nautiche e atlanti; v. O. Baldacci, *Cartonautica di tipo medioevale dal secolo XIII al secolo XVII*, in « Cultura e scuola », IV (1974), p. 187; *Carte da navigar. Portolani e carte nautiche del museo Correr 1318-1732*, a cura di S. Biadene, Venezia 1990, p. 48.

16 Francesco è lo stesso autore della carta nautica posseduta dal museo Correr di Venezia, datata 1421, in cui si legge *Franciscus de Cesanis de Veneciis fecit in anno domini MCCCCXXI*; v. *Carte da navigar* cit., pp. 46-47. Il suo nome, come patrono di nave, si ritrova anche nelle liste del Collegio per l'iscrizione delle navi dirette in Siria; Archivio di Stato di Venezia (= ASV), *Collegio, Notatorio* (d'ora in poi *CN*), reg. 6 (1424-1439), cc. 17*v.*, 10 gennaio 1426 (portata di botti 700), 28*v.*, 23 gennaio 1427 (portata di botti 760).

17 Vedi K. Nehlsen van Stryk, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Roma 1988, tab. 2, pp. 550-551. La Stryk, annota che « Zian Soligo » era patrono di nave nella tratta Venezia-Sicilia nel viaggio del 1455 (rinvia all'ASV, *Giudici di petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 118, cc. 95 *v.*-97 *v.*, 21 agosto 1455).

18 Cinque di questi uomini, per esattezza Zuan da Napoli, Domenico de Zane, Cristoforo e Zuan Soligo e Alvise de Cesanis, sarebbero stati dimenticati per la loro attività di cartografi se non ci fosse giunta copia delle loro opere, raccolta per l'appunto in questo manoscritto.

19 F.C. Lane, *I marinai veneziani e la rivoluzione nautica del medioevo*, in *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino 1983, p. 169.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

L'ultimo manoscritto nautico veneziano è intitolato *Ragioni antique spettanti all'arte del mare et fabriche de vasselli*[20]. L'epoca di composizione è compresa tra il 1470 e il 1529 e, da un dettagliato esame paleografico, è stato possibile individuare otto persone scriventi[21]. Due di questi uomini erano particolarmente « interessati alle costruzioni navali... per cui si può congetturare che... fossero maestri costruttori dell'Arsenale della Repubblica »[22]. Attualmente non è possibile, però, dare dei nomi agli autori[23].

Ciascuno degli estensori di questi codici rappresenta esemplarmente l'« uomo di mare », che ha formato il suo sapere, non attraverso una scuola, bensì grazie all'attività pratica, al continuo esercizio, partendo a volte dai ruoli più umili tra l'equipaggio e acquisendo via via col tempo responsabilità maggiori. L'immagine che se ne ricava è quella di marinai altamente specializzati, padroni del mare e di tutto quello che significava viaggiare e commerciare. Nel loro bagaglio culturale erano confluite molteplici nozioni, sufficienti per condurre una nave, grazie alla conoscenza dell'astronomia, dell'astrologia, dei portolani, delle carte nautiche e dei martelogi. I vari autori dimostrano di essere in grado di impartire agli ipotetici lettori consigli di varia natura, tra cui informazioni per formare una compagnia, per commerciare all'estero, per compiere operazioni aritmetiche e algebriche di ogni tipo, ricette per preparare colori o medicinali, composizioni musicali, regole per il salasso.

Inoltre, in tre di questi codici, e più precisamente nei libri di Michele da Rodi e di Zorzi trombetta e nelle *Ragioni antique*, largo spazio è dedicato agli « ammaestramenti » per costruire i bastimenti. Questa documentazione scritta, ciò che in termini moderni chiameremmo « specifiche di fabbricazione », rappresenta una delle più antiche testimonianze di progetti di navi, contenenti pure informazioni ed indicazioni delle più appropriate metodologie per la fabbricazione delle galere[24]. Il sistema registrato nei codici non ri-

---

[20] Per la descrizione del codice si rinvia a G. Bonfiglio Dosio, *Prefazione*, in *Ragioni antique* cit., pp. IX-XCII.

[21] *Ibid.*, pp. XIX-XXXVI.

[22] U. Tucci, *La pratica della navigazione* cit., p. 75. Si allude alle mani designate dalla Bonfiglio Dosio con le lettere B e C.

[23] G. Bonfiglio Dosio, *Prefazione*, in *Ragioni antique* cit., p. XXVI.

[24] Altri manoscritti veneziani di tal genere sono: Firenze, Biblioteca Nazionale Centrale, *Fabrica di galere*, ms. Magliabecchiano XIX.7 (1410); Wien, Österreichische Nationalbibliothek, *Arte de far vasselli*, ms. 6391; Venezia, Biblioteca Nazionale Marciana, Pre' Teodoro de Nicolò, *Instructione sul modo di fabricare galere*, ms. ital. IV 26 (= 5131); ASV, *Archivio pro-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

chiedeva molti disegni e consentiva di tracciare lo scafo sulla scorta di brevi istruzioni. Queste ultime erano standardizzate e sorprendentemente precise, documentando un alto livello di tecnologia. « Le sequenze di dati... avevano per obiettivo la descrizione di una barca in termini tali da renderla riproducibile »[25]. Sulla base di simili istruzioni i due principali progettisti navali fino al 1569, i proti dei marangoni e dei calafati dell'Arsenale di Venezia, potevano costruire un'imbarcazione[26].

Non possiamo sapere se i tre compilatori fossero personalmente in grado di progettare una nave o di utilizzare questi insegnamenti. Certo è che i rapporti tra « arte fabricatoria » e l'andar per mare dovevano essere molto più stretti di quanto si è soliti pensare. Infatti accadeva talvolta che l'ammiraglio di un convoglio di galere potesse entrare nell'organico dell'Arsenale con mansioni importanti, come quella di proto dei calafati o dei marangoni, o come ammiraglio della « Caxa » e viceversa. Due esempi sono inequivocabili. Il primo risulta dalla seguente registrazione del 1440: « Ser Pasqualin de Nicholò, proto dei calafadi, el qual xè sta' armiraio de l'armada de chapetanio el spectabile homo misser Steffano Contarini, se ha presentado el dito zorno a la Caxa, offerandosse obediente e apariado a exercitar el dito suo officio ». Quattro anni dopo l'elezione, il 17 marzo 1444, lo stesso Pasqualino di Niccolò, nonostante come proto percepisse uno stipendio annuale relativamente alto, pari a 100 ducati, con la possibilità di alloggiare gratuitamente in una casa dello Stato, rinunciò all'incarico, preferendo ritornare a navigare[27]. Il 3 settembre 1446 viene nominato come ammiraglio dell'Arsenale Bartolomeo

---

prio Contarini, b. 25, Baldassare Drachio, *Visione*; ASV, *Secreta, Archivio proprio Pinelli*, b. 2, Carte di ragione di G.V. Pinelli; v. anche A. Chiggiato, *Contenuti delle architetture navali antiche*, in « Ateneo Veneto », CLXXVIII (1991), pp. 141-211; E. Concina, *Navis. L'umanesimo sul mare (1470-1740)*, Torino 1990, pp. 9-10; F.C. Lane, *L'architettura navale intorno al 1550*, in *Le navi* cit., pp. 284-307, in particolare pp. 284-285.

25 A. Chiggiato, *Le « Ragioni antique » dell'architettura navale*, in *Ragioni antique* cit., pp. LVIII-LIX.

26 F.C. Lane, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1965, pp. 51, 191-192.

27 ASV, *Patroni e Provveditori all'Arsenal, Quaternus in quo scribuntur omnes salariati nostri Arsenatus (1370-1463)*, b. 566, cc. 1*r.*, 1 dicembre 1440, 21*v.*, 17 marzo 1444. Il nome di Pasqualino compare anche nella lista presentata al Collegio per l'elezione ad ammiraglio delle galere di Fiandra, dalla quale ne esce vincitore (ASV, *CN*, reg. 8 (1444-1453), c. 22 *v.*, 2 marzo 1445. V. anche ASV, *CN*, reg. 5 (1414-1424), c. 199*v.*, dove si trova annotato che il 20 giugno 1423 nella « prova » di ammiraglio per le galere di Beirut viene eletto Antonio Mozo, proto dei calafati dell'Arsenale).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Bontempo, che, però non può occupare subito il posto, in quanto – come si legge da un'altra annotazione – « el dito Bortholomio Bontempo xè al presente armiraio de le galie da Baruto, le qual fin 2 zorni o 3 se de' partir ». I patroni dell'Arsenale, però, – continua il testo – «i dà lizenzia ch'el possa andar con le dite galie a seguir el suo viazo in bona ventura. Con questo ch'el non debia livrar soldo in la Caxa se non de retorno, quando el se apresenterà e ch'el comenzarà a far l'officio. Al primo zener 1446 el suprascripto ser Bortholamio, armiraio de l'Arsenà, se apresenta a la Caxa apariado a far el suo officio e chussì è sta' azetado »[28]. Appare chiaro come il mondo della navigazione e quello delle costruzioni navali fossero quindi indissolubilmente legati.

Tucci ha supposto che, a causa della mancanza di successione logica degli argomenti presenti nei taccuini, ci si trovasse di fronte a composizioni senza pretese didascaliche, fatte unicamente a mo' di appunti destinati all'uso personale, poiché raccoglievano e trasmettevano « quel sapere d'impronta artigianale che è alla radice di ogni mestiere »[29]. La varietà delle materie trattate, in effetti, rispecchia la ricchezza di interessi dei loro autori. Questi taccuini, dunque, non potevano e non volevano avere « pretese didascaliche », non nascevano per diventare manuali, ma sono testimoni di quanto dovesse essere ricca e composita la cultura « applicativa » dell'uomo di mare veneziano.

II. ARGOMENTI NAUTICI CONTENUTI NEI TACCUINI E LORO UTILIZZO

Tutti e sei i taccuini nautici, dunque, si presentano chiaramente caratterizzati da un elemento fisso, quello di essere delle « raccolte eterogenee di materiale d'interesse marittimo pratico »[30].

Nel XV secolo i marinai desideravano innanzitutto conoscere prima in sommi capi, poi in modo più particolareggiato, il momento propizio per intraprendere un viaggio e per far questo calcolavano le fasi lunari, l'influsso astrale, il sorgere e il tramontare delle stelle. Questi computi dipendevano dalle co-

---

[28] ASV, *Patroni e Provveditori all'Arsenal, Quaternus* cit., b. 566, c. 23*v*. Quindi lo stesso Bartolomeo, prima ancora di intraprendere il viaggio come ammiraglio delle galere di Beirut, viene eletto ammiraglio dell'Arsenale. Gli viene concesso di partire con il convoglio, riservandogli il posto al suo ritorno.

[29] U. Tucci, *La pratica della navigazione* cit., pp. 75-76.

[30] *Ibid.*, p. 75.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

noscenze astronomiche e dall'applicazione di formule, ritrovabili nei taccuini in questione[31]. Nozioni come quella sul sorgere e tramontare della Luna servivano per prevedere le maree e si compivano attraverso calcoli aritmetici non sempre facili, o perlomeno i cui singoli passaggi richiedevano un supporto scritto.

Dato che l'astrologia nel Medioevo non differiva chiaramente dall'astronomia[32], i vari autori di taccuini trattavano le due diverse materie intercalandole senza un ordine preciso. Risultava necessario conoscere la posizione dei pianeti e i segni zodiacali: tutte le opere umane erano considerate il prodotto della congiunzione delle stelle, ogni evento evolveva in base alle prefigurazioni di sistemi astrali, le stesse qualità dell'uomo derivavano dall'influsso degli astri[33].

Il calendario aveva la funzione di ricordare alla gente, e quindi anche ai marinai imbarcati, lontani dalla madrepatria, le solennità da celebrare, le pratiche religiose da adempiere, i santi da onorare, ma dava loro anche le regole per vivere bene.

Grande attenzione da parte degli autori dei taccuini, con unica esclusione di quello di Zorzi da Modone, è stata rivolta ai portolani, le sezioni più conosciute dalla storiografia[34]. Essi erano dei compendi per la rotta, con l'indicazione delle distanze in miglia da un porto o da un capo al successivo e le direzioni secondo la rosa dei venti. Vi erano annotate, inoltre tutte le informazioni di maggiore utilità per la navigazione, come i vari tipi di ancoraggio, l'esposizione dei porti ai venti, pericoli (in genere l'esistenza di scogli o secche), i luoghi dove trovare acqua potabile, chiese o torri individuabili

---

[31] D.V. Proctor, *Astronomy, Astrology, and the Character of Shipbuilders*, in *Ragioni antique* cit., p. LXXXVIII.

[32] Nelle Università, come quella di Padova, dal Trecento al Cinquecento, vi era un'unica persona addetta all'insegnamento della medicina, dell'astrologia e dell'astronomia. C. Maccagni, *Le scienze* cit., p. 136.

[33] J. Le Goff, *Il calendario*, in *Enciclopedia Einaudi*, vol. II, Torino 1977, p. 512; Id., *Il tempo del lavoro, agricoltura e segni dello zodiaco nei calendari medievali*, in « Storia Dossier », inserto redazionale allegato al n. 22, ottobre 1988, p. 13. J. Seznec, *Magia, astrologia e suggestioni demoniache nella sensibilità rinascimentale*, in *Magia e scienza nella civiltà umanistica*, a cura di C. Vasoli, Bologna 1976, p. 199.

[34] Vedi l'opera fondamentale di K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin 1909. I portolani, ad esempio, del di Versi sono serviti anche alla compilazione di un glossario che descrive e spiega il lessico del pilota nel tardo Medioevo; H. e R. Kahane-L. Bremner, *Glossario degli antichi portolani italiani*, trad. e note di M. Cortelazzo, Firenze 1967 (Quaderni dell'archivio linguistico veneto, 4).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

dal mare, l'accessibilità, la capienza e la specializzazione dei porti e la conformazione fisica del luogo[35]. Anche la descrizione delle maree del canale della Manica e la relativa rotta da seguire tramite lo scandaglio erano indispensabili ai marinai veneziani per trovare il percorso sino alle Fiandre[36].

Il taglio delle vele latine e il « martelogio » vengono inseriti in tutti e sei i manoscritti. L'« amaistramento » del primo aveva come scopo il risparmio del tessuto[37]. Il principale utilizzo del « martelogio » era legato al bordeggiare e, come è scritto nel taccuino egertoniano, « siè una gran siencia per homeni doti. E per questa sifata raxom si potria navegar a mente e zenza charta da navigar et questo seria bom per homeni che die' menar nave e gallie per mar per

---

[35] La navigazione mediterranea nel XV secolo rimase legata alla familiarità con la morfologia costiera e all'osservazione delle stelle, più che all'utilizzo di attrezzature scientifiche. Per l'accezione corretta del termine portolano; v. M. CORTELAZZO-P. ZOLLI, *Dizionario etimologico*, vol. IV, Bologna 1985, s.v. portolano. Per la corrispondenza tra luoghi citati nei portolani e carte nautiche v. O. BALDACCI, *Cartonautica di tipo medievale* cit., pp. 180-191; A. BAUSANI, *Venezia e l'Adriatico in un portolano turco*, in *Venezia e l'Oriente*, a cura di L. LANCIOTTI, Firenze 1987, pp. 339-352; *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del sec. XIII. Prefazione e testo del codice Hamilton 396*, a cura di B.R. MOTZO, Cagliari 1947, pp. XXXIX-XL; M. DE LA RONCIÈRE-M. MOLLAT DU JOURDIN, *Les Portulans. Cartes marines du XIIIe au XVIIe siècle*, Fribourg 1984, pp. 237-238, 677-692; F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, con una *Nota di Paleografia commerciale*, a cura di E. CECCHI, Firenze 1972, p. 124; E.G. TAYLOR, *La cartografia, il rilevamento e la navigazione fino al 1400*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. SINGER, III, Torino 1963, pp. 512-540; ID., *The Haven-finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, London 1956. Di grande interesse anche U. TUCCI, *L'arte della navigazione al tempo dei Caboto*, in *Venezia e i Caboto. Le relazioni italo-canadesi*, a cura di R. MAMOLI ZORZI e U. TUCCI, Venezia 1992, pp. 35-45; ID., *La carta nautica*, in *Carte da navigar* cit., pp. 9-19.

[36] Come è stato rilevato da Lane, l'invenzione della bussola consentì nel Mediterraneo la navigazione invernale, ma il suo utilizzo al di fuori del bacino mediterraneo non avvenne nella medesima maniera (F.C. LANE, *Il significato economico della bussola*, in *Le navi* cit., p. 228). Nei mari poco profondi, come il Mare del Nord, il Baltico o il canale della Manica, i marinai preferivano trovare la rotta regolandosi sulla conoscenza del fondo marino, tramite lo scandaglio (*Ibid.*, p. 233). L'uso dello scandaglio in queste acque, mai profonde più di 100 braccia, fu ad integrazione della bussola. Il sistema era possibile là dove ovviamente non si usciva dalla piattaforma continentale. Il funzionamento era il seguente: veniva calato in acqua un piombo rivestito di sego che, legato ad uno spago indicava la profondità ed inoltre portava a galla campioni di sabbia o fango marino. A seconda della profondità e degli esemplari del fondo si era in grado di sapere dove ci si trovava. Vedi anche una pergamena del XV secolo contenente un portolano della costa francese, inglese e fiamminga e le maree del canale della Manica, molto simile a quelli dei taccuini nautici in nostro possesso. Il suo autore è un certo Marino Michiel, patrono di nave (v. ASV, *Miscellanea atti diplomatici e privati*, b. 29, doc. n. 882).

[37] Un simile « amaistramento » si ritrova nel manoscritto intitolato *Fabrica di galere* cit., (v. R.C. ANDERSON, *Italian Naval Architecture* cit., p. 162; G. BELLABARBA, *The Square-rigged Ships of the « Fabrica di Galere » Manuscript*, in « The Mariner's Mirror », LXXIV (1988), pp. 113-130).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sua testa e questo siè fatto plui per la note cha per el dì, che seria masa fastidio per ogni chosa pizola a verzer charta per chartizar »[38]. Anche se è stato detto che l'applicazione del martelogio richiedeva solo nozioni elementari, « alla portata anche di un analfabeta che avesse un po' di pratica del calcolo mentale »[39], l'autore dell'*Arte veneziana del navigare* spiega che si trattava di un metodo adatto ai marinai istruiti, in grado cioè di usare l'abaco (c. 44 *r.*):

> Questa siè la raxion del marttoloio, per la qual raxion ssiè può navigar a mente, zoè marineri per sotil muodo a chi serano dotti e achortti a chi ssavesse de la raxion de l'abacho, perché el bisogna moltiplichar e partir a mentte...

Medesima opinione ha anche Pietro di Versi (c. 91 *v.*):

> Questa siè la raxion chiamada del martoloyo per navegar a mente, chomo qui avanti sarai dechiarado, per che muodo e questo siè fatto per sotil muodo per homeny chi abia intelletto a inprender e a chi avesse deletto a inprender la dita riegola.

Infine Zorzi trombetta scrive (c. 18 *v.*):

> Questo siè amaistramento che insegna a navegar... Anchora tte dognio a inttender che negun non puol saver navegar né raxon nessuna se lui sa ben molttiplichar e ben parttir e s'el non sa ben le ditta suma.

All'interno del *Libro* di Michele da Rodi, della *Raxion de' marineri*, dell'*Arte veneziana del navigare* e del manoscritto egertoniano vi sono quattro parti praticamente uguali: la prima riguardante l'organizzazione del « viazo » veneziano per le Fiandre, con un elenco delle spese di ancoraggio, doganali e consolari[40], la seconda contenente gli « ordini e comandamenti », ossia le norme di navigazione e di disciplina della vita a bordo impartiti dal Capitano Andrea Mocenigo per l'anno 1428[41], la terza relativa all'alimentazione delle

---

[38] *Ms. Egerton 73* cit., c. 48 *r.* Sul «martelogio » in generale v. O. Baldacci, *Tecnica nautica fra Medio Evo ed Età Moderna*, in *Atti del III° Convegno Internazionale di studi colombiani*, Genova 1979, p. 75; M. Cortelazzo, *La cultura mercantile e marinaresca* cit., p. 679; E.A. D'Albertis, *Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo*, in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, parte IV, vol I., Roma 1893, pp. 119-121; V. Formaleoni, *Saggio sulla nautica antica de' Viniziani*, Venezia 1783, p. 27; F. Masiero, « *La raxon de marteloio* », in « Studi Veneziani », n.s. 8 (1984), pp. 393-412; U. Tucci, *La pratica della navigazione* cit., pp. 81-83.

[39] *Ibid.*, p. 83.

[40] Cfr. A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., tab. 1.

[41] Gli « ordini » contenevano anche istruzioni sull'armare, disarmare e navigare delle galere. Normalmente tali ordinanze venivano pubblicate ogni volta che un capitano, comandante in capo di una squadra navale, prendeva il comando della sua flotta. Per una descrizione più ampia di tali « ordini » v. A. Conterio, *La « Raxion de' marineri » di Pietro di Versi. Manoscritto nautico*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

galere veneziane[42], la quarta sui salari di alcuni membri dell'equipaggio delle « mude » veneziane[43].

---

del sec. XV, tesi di laurea in Storia, Università di Venezia, anno accademico 1988-89, relatore Prof. R.C. Mueller, pp. 100-117; Id., *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., tabb. 2-4. Cfr. M. Nani Mocenigo, *Un capitolare veneziano per il buon governo della galera del 1428*, in « Archivio Veneto », VI (1929), pp. 84-85, basato su di un manoscritto della Biblioteca del Museo Civico Correr di Venezia, *Commissioni*, n. 90, classe III, contenente per l'appunto gli ordini e comandamenti di Andrea Mocenigo. Per altri « ordini » v. L. Fincati, *Ordini e segnali della flotta veneziana comandata da messer Giacomo Dolfin (anno 1365)*, in « Rivista marittima », (marzo 1879), pp. 383-401; per il capitolare di Piero Mocenigo nel 1420 A. Jal, *Archéologie navale*, vol. II, Paris 1840, pp. 107-133. Ho rintracciato due ordini disciplinari: il primo prescritto da Girolamo Malipiero, capitano delle navi armate nel 1475, il secondo da Benedetto Pesaro, capitano generale da mar contro i Turchi nel 1500 (v. rispettivamente ASV, *Miscellanea atti diplomatici e privati*, b. 44, doc. 1308, e b. 48, doc. 1537). Soltanto quelli del Malipiero risultano molto simili a quelli del 1428 di Andrea Mocenigo. Nel manoscritto egertoniano compaiono altri ordini « de tuti li capitanii de tute le nave armade », diversi da quelli del Mocenigo; v. *ms. Egerton 73* cit., cc. 49*v*.-50*v*. Si impone che « li scrivani delle nave siano obligadi a far criar ogni mexe questi hordeni soprascriti capitolli, in pena de L. 10, le qual la mità sia de l'acuxador, l'altra mità de chi piaxerà a miser lo capitanio, a zò che tutti siano informatti »; *Ibid.*

[42] Le leggi marittime veneziane prevedevano che, secondo « antico costume », i viveri necessari all'equipaggio, venissero forniti dal patrono della nave, in modo che l'alimentazione fosse diritto inseparabile dalle condizioni del servizio prestato (v. U. Tucci, *L'alimentazione a bordo delle navi veneziane*, in « Studi Veneziani », n.s. VI (1982), pp. 103-145, in particolare, p. 121, nota 53). La quantità di pane necessario al giorno era pari a 24 once di pane fresco (953 g), o 18 once di pane biscotto (715 g) (v. F.C. Lane, *Salari e regime alimentare dei marinai*, in *Le navi* cit., p. 174). Segue nei taccuini la spesa mensile per l'acquisto di vino, formaggio e fave per ciascun membro della ciurma:

	soldi di piccoli
Vino	5
Formaggio	100
Fave	4
	109

La razione quotidiana di biscotto è la stessa che normalmente era distribuita a bordo delle galere da mercato. Tale quantità rimase immutata fino al 1528, anno in cui venne diminuita a 17 once giornaliere (v. U. Tucci, *L'alimentazione a bordo* cit., p. 139). Era una pratica diffusa, quella di commisurare il vitto del marinaio ad una somma di denaro, piuttosto che indicarne l'entità di peso. Ogni patrono, dicono gli autori dei quattro taccuini, doveva dare al suo equipaggio la razione quotidiana indicata, durante l'intero viaggio, « ssi' in tera chomo in mar, zoè per tute le tere » (*Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., p. 96). I codici segnalano inoltre anche l'orario in cui far mangiare le ciurme, cioè un'ora dopo l'alba e alle 17.00 o alle 18.00, « segondo parerà a l'armiraio ». La sosta per ciascun pasto era di un'ora e i rematori mangiavano seduti ai loro banchi. Una norma stabiliva che l'ufficiale di rotta, « armiraio », fermasse il remeggio a determinati intervalli, in modo da consentire agli uomini di riposarsi. La quantità di acqua che ciascun rematore doveva portarsi appresso era pari a un barile. Si impartiva inoltre che i patroni provvedessero al mantenimento alimentare dei rematori, dei balestrieri, del « paron zurado », dei prodieri e dei portolatti. Al patrono giurato invece spettava di controllare che venisse distribuita equamente la razione di pane. Infine doveva essere servito la domenica ai prodieri e ai portolatti « un vernegal de vin, vianda e charne ». Sull'alimentazione v. anche R. Alberini, *Alimentazione degli equipaggi nelle antiche Marine Italiane*, in «Rivista marittima », LXIV (luglio-agosto 1931), pp. 71-85.

[43] Più precisamente vengono indicate le paghe corrisposte mensilmente ai ventisei bale-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

III. GLI ESTENSORI DEI MANOSCRITTI NAUTICI

1. *Michele da Rodi*

Su Michele da Rodi si hanno alcune notizie biografiche, ricavabili in parte dalle sue annotazioni – stese a mo' di ricordanza[44] – e in parte da fonti archivistiche. La ricostruzione della carriera, come vedremo, dimostra che si doveva trattare di un esperto uomo di mare, che aveva formato e poi perfezionato le sue conoscenze attraverso una ricchissima e completa attività lavorativa, nella quale aveva ricoperto quasi tutte le mansioni possibili a bordo delle navi veneziane[45]. Michele incominciò come semplice galeotto e come tale immigrò a Venezia nel 1401. Così apre il suo libro: « Al nomen de Dio. Qui de sotto scriverò mi Michalli da Ruodo el tenpo veny in Veniexia, zò fu 1401, a dì 5 zugno »[46]. Negli anni a venire diventò più volte ammiraglio, « il grado massimo che poteva essere raggiunto da chi non proveniva dalle file della nobiltà »[47].

Tra il 1401 e il 1444 lavorò a bordo delle galere e navi tonde veneziane con vari incarichi[48]. Fu in molte occasioni addetto alla « varda », cioè al servizio di guardia della flotta[49]. Partecipò anche a tre scontri navali veneziani: nel 1416 alla battaglia vittoriosa di Gallipoli contro i Turchi[50], nel 1424 contro i Genovesi e nel 1431 nella vittoria navale di Rapallo[51].

Dalla ricordanza si apprende che la prima moglie « Dorattia » morì nel 1415; la seconda, Cattaruzza, fece testamento il 4 aprile 1437 e dal notaio fece scrivere: *Dona Chataruçia, uxor ser Michali de Rodo, armirate ad presens*

---

strieri, agli otto « homeny », ai sei nobili o « balestrieri della poppa », all'ammiraglio e all'uomo da consiglio; v. A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., tabb. 5-7.

[44] Sotheby, *Catalogue* cit., pp. 89-90.

[45] Vedi sotto tab. 2.

[46] Sotheby, *Catalogue* cit., p. 90.

[47] U. Tucci, *Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, vol. II, Napoli 1981, p. 680.

[48] Vedi sotto tab. 2.

[49] Sotheby, *Catologue* cit., p. 90.

[50] G. Cozzi-M. Knapton, *Storia della repubblica di Venezia. Dalla guerra di Chioggia alla riconquista della Terraferma*, Torino 1986, p. 27.

[51] Sotheby, *Catalogue* cit., p. 90. R. Cessi, *Storia della Repubblica di Venezia*, Firenze 1981, p. 378.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

galearum Flandrie, de confinio S. Petri de Castello et filia qd. ser Georgii Murarii[52]. Documentati sono solo due figli. Il primo Teodoro, è da lui stesso nominato nel codice; aveva intrapreso la carriera navale, iniziando, come il padre, da rematore, ma morì precocemente nel 1422 durante un viaggio. Dell'altro figlio, Amadeo, si sa finora molto poco: il suo nome appare – sembra – in veste di mercante in un libro contabile[53].

Michele da Rodi fu assunto per la prima volta come « huomo da remo » agli ordini di Piero Loredan presumibilmente nel 1401 per il viaggio a Manfredonia, porto sulla costa pugliese[54].

Nel 1405 Michele divenne « proder »[55], mansione un po' più impegnativa di quella di semplice rematore, in quanto a lui spettava, oltre che remare a prua, anche attendere al servizio delle ancore e a quello del trinchetto[56]. Nel corso dello stesso viaggio il rodiense fu promosso « nocchiero », un ruolo decisamente più importante. I nocchieri, altre volte chiamati « compagni », erano otto a bordo di ciascun convoglio e avevano come compito quello di stivare le mercanzie, attendere alle timonerie, alle vele e alle ancore[57]. Secondo il Lane « fungevano da marinai scelti... in via di diventare ufficiali di coperta e di rotta »[58].

Nel 1406 Michele partecipò al viaggio delle galere verso le Fiandre e l'Inghilterra, nel 1414 diventò per la prima volta « paron zurado », ufficiale di coperta comandante dell'imbarcazione a prua e nominato direttamente dal patrono della nave[59]. Nel 1417 fu « homo da conseyo » al servizio di Gio-

---

[52] ASV, *Archivio Notarile, Testamenti*, b. 558, n. 45.

[53] ASV, *Grimani Barbarigo*, b. 43, reg. 6, Rubrica, *ad vocem* Amadio, anno 1464.

[54] SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.

[55] Purtroppo nella descrizione del catalogo di Sotheby non è indicato né il patrono della nave, né tantomeno la destinazione; *Ibid.*.

[56] B. CRESCENZIO, *Nautica mediterranea*, Roma 1607, p. 94; *Dizionario di marina medievale e moderno*, a cura della Reale Accademia d'Italia, Roma 1937, *ad vocem*; A. JAL, *Glossaire nautique*, Paris 1848, *ad vocem*; U. TUCCI, *Costi e ricavi di una galera veneziana ai primi del Cinquecento*, in *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna 1981, p. 197.

[57] *Dizionario di marina* cit., *ad vocem*; A. SACERDOTI, *Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo*, in « Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato veneziano », IV (1962), p. 81. Per il salario percepito dal « compagno » a bordo della galera da mercato, v. A. CONTERIO, *Prefazione*, in *Pietro di Versi – Raxion de' marineri* cit., tab. 5.

[58] F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1978, p. 397.

[59] *Ibid.*; SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

vanni Malipiero per il viaggio di Fiandra[60]. L'uomo da consiglio era un ufficiale di rotta, una delle cariche di spicco tra il personale navigante; era responsabile, oltre che della navigazione anche dell'equipaggio, e quindi doveva già essere esperto nell'« arte del navegar ». L'« homo da conseio », a differenza dell'« armiraio » sovrintendente alla galera capitana, veniva imbarcato in una delle altre galere del convoglio.

Michele si candidò nell'arco di ventotto anni ben quarantasei volte alle prove concorsuali organizzate dal Collegio per diventare ufficiale di rotta a bordo delle galere da mercato veneziane[61], diciotto come uomo da consiglio (undici per le Fiandre, una per la Romania, tre per Alessandria, una per la Tana, una per Acque Morte, una per Creta) il restante come ammiraglio (dodici per le Fiandre, due per Acque Morte, una per la Romania, tre per Alessandria, cinque per la Tana, tre per Beirut, una per Corfù, cioè per la flotta del « Golfo », una per Creta)[62]. È interessante notare come la rotta privilegiata per il rodiense fu senz'altro quella delle Fiandre, per la metà delle sue iscrizioni. Risultò vincitore in tutto undici volte: come uomo da consiglio nel 1430, nel 1435, nel 1438, nel 1441 e nel 1443 per le galere di Fiandra, nel 1435 per le galere di Romania, nel 1440 e nel 1442 per Alessandria; come ammiraglio nel 1428 per Beirut, nel 1434 e nel 1436 per le Fiandre[63]. Dalla ricordanza sappiamo, però, che il da Rodi riuscì a viaggiare per mare in molte altre occasioni, oltre a quelle come ufficiale di rotta per i viaggi statali. Infatti, era soltanto per le rotte delle galere da mercato che veniva indetto un pubblico concorso (« prova »). Ma ci si poteva ugualmente imbarcare, anche con

---

[60] SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90. Qui la notizia della ricordanza è confermata da fonte ufficiale: quando nel 1418 e poi nel 1419 si candida come uomo da consiglio per le Fiandre, è precisato che *Michali de Rodo, qui fuit homo consilii cum nobilem viro ser Iohanne Maripetro in Flandria »; ASV, CN*, reg. 5, c. 92*r.*, 28 gennaio 1417 m.v.; *Ibid.* c. 108*v.*, 3 marzo 1419. Bisogna ricordare che quasi sempre coloro che si iscrivevano alle prove per l'elezione di ufficiale di rotta facevano scrivere nei registri accanto al loro nome e all'eventuale cittadinanza anche i più importanti e recenti incarichi svolti, capaci di influire positivamente per le nomine in questione. Per il salario percepito dall'uomo di consiglio sulla rotta commerciale Venezia - Fiandre nella prima metà del XV secolo v. A. CONTERIO, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., tab. 7

[61] Il numero dei candidati alle prove per uomo da consiglio poteva variare da un minimo di 3 partecipanti ad un massimo di 25 circa, per ammiraglio da 4 a 25, a seconda delle varie destinazioni.

[62] Vedi sotto tab. 1.

[63] Vedi sotto tab. 2.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

incarichi importanti come ufficiali di coperta e di rotta, a bordo di tutte quelle navi che non fossero le galere grosse.

Michele annota nel suo taccuino che nel 1419 fu «patron d'una galliotta », verso un non specificato viaggio e che nel 1421 servì come « chomitto », cioè come ufficiale di coperta per il comando a poppa della nave[64]. In seguito riuscì ad occupare il ruolo più ambito e meglio pagato a bordo di una galera, diventando nel 1422 ammiraglio del nobile Nicola Cappello[65]. Una notevole carriera se si considera che iniziò ad andar per mare come semplice rematore.

Nel 1428 il rodiense fu nominato nuovamente ammiraglio[66], questa volta per il capitano generale da mar, Andrea Mocenigo, durante la II^a^ guerra veneto-turca[67]. È qui che probabilmente redige o collabora alla stesura degli « ordini e comandamenti » del Mocenigo stesso[68].

Il 16 gennaio 1432 Michele si iscrive senza successo alla prova per diventare scrivano dell'ufficio della Ternaria[69].

Nella sua ricordanza il da Rodi scrive che nel 1434 aveva partecipato al viaggio diretto in Acque Morte[70]. Ma nel febbraio dello stesso anno lo si trova investito dell'ufficio di ammiraglio delle galere di Fiandra[71]. L'unica spiegazione plausibile, che giustificherebbe la sua presenza nel convoglio di

---

[64] SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90. A. SACERDOTI, *Note sulle galere* cit., p. 89.

[65] Vedi ASV, *CN*, reg. 6, c. 18*v.*, 22 febbraio 1425 m.v.; SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.

[66] ASV, *CN*, reg. 6, c. 53*r.*, 30 giugno 1428. Michele compare come concorrente alla prova per ammiraglio al viaggio delle galere per Beirut. Inizialmente viene scelto, come testimonia la croce apposta sul suo nome ed indicante l'avvenuta elezione. Ma in un secondo momento, probabilmente lo stesso giorno, il rodiense rifiuta l'incarico, optando per quello più prestigioso di ammiraglio al seguito di Andrea Mocenigo. « Petrus Bono Frachamorselo » sarà il neo-eletto ammiraglio per le galere di Beirut.

[67] Andrea Mocenigo era nipote del famoso doge Tommaso. Fu eletto due volte capitano a Verona nel 1425 e nel 1436 e a Padova nel 1431, ambasciatore alla corte imperiale di Sigismondo nel 1433, Avogadore di Comun e Provveditore al Campo nella guerra contro Filippo Maria Visconti nel 1438. Fu nominato capitano generale da mar per gli anni 1426-1427 e 1428-1429, in occasione della seconda guerra veneto-turca (1423-1430); v. M. NANI MOCENIGO, *Un capitolare* cit., pp. 92-93; per la seconda guerra veneto-turca R. CESSI, *Storia della Repubblica* cit., p. 369; G. COZZI-M. KNAPTON, *Storia della Repubblica* cit., pp. 26-29.

[68] Vedi sopra nota 41.

[69] ASV, *CN*, reg. 6, cc. 105*r.*-106*r.*, 16 gennaio 1431 m.v.

[70] SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.

[71] ASV, *CN*, reg. 6, c. 129*v.*, 22 febbraio 1433 m.v. Per la paga dell'ammiraglio per il viaggio delle galere da mercato in Fiandra nella prima metà del XV secolo v. A. CONTERIO, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., tab. 7.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Acque Morte, anziché in quello di Fiandra, potrebbe essere che avesse rinunciato dopo l'elezione a questo ultimo viaggio, per motivi tuttavia sconosciuti.

Nel 1437 s'imbarcò per il viaggio verso Costantinopoli con le galere del Papa, in aiuto dell'Imperatore bizantino e nel 1439 partecipò nuovamente ad un viaggio finanziato dal Papa verso la Romania, annotando nel suo taccuino che il convoglio portò a Costantinopoli anche l'imperatore bizantino[72]. L'anno successivo in occasione di una prova concorsuale fa scrivere nel notatorio del Collegio che era cittadino veneziano (*civis Venetiarum, solitus ire comitus, homo consilii et admiratus galearum*)[73].

Nella ricordanza è annotato che durante il viaggio del 1440 verso Alessandria il convoglio fece sosta a Cipro per portare la regina Elena Paleologa, seconda moglie di Giovanni III di Lusignano, re dell'isola[74].

Nel 1444 viene nominato al sinecura di guardiano della stadera della Repubblica, posto che subito subappalta[75]. Infatti le sue aspirazioni a continuare ad andar per mare emergono, in quanto si candiderà inutilmente per ufficiale di rotta delle galere da mercato fino al luglio 1445[76]. Nulla si sa sulla data di morte: tuttavia nel 1464 Michele è già sicuramente deceduto[77].

Il da Rodi aveva potuto, in più di quattro decenni di attività come uomo di mare, accumulare moltissime cognizioni, esplicate nel suo taccuino ed acquisite e poi verificate a bordo delle navi durante i suoi lunghi viaggi in giro per il Mediterraneo e per la costa atlantica. Gli era stata fornita l'occasione di essere più volte al seguito di operazioni navali delicate o di missioni prestigiose al servizio della Serenissima. A prova della fama che doveva godere addirittura tra gli stessi capitani dei convogli vi è un'annotazione nel notatorio del Collegio in cui si legge, accanto al suo nome, *fidelissimus servitor domini notus omnibus capitanis vestris et solitus ire comitus et admiratus galearum vestri dominii*[78]. La

---

[72] SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90. V. anche K. SETTON, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, vol. II, Philadelphia 1978, pp. 53, 55.

[73] ASV, *CN*, reg. 7 (1439-1444), c. 17*r.*, 6 agosto 1440.

[74] SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.

[75] « Al nomen de Dio e de madona sancta Maria avy de grazia mi Michalli da Ruodo la stadiera per la nostra Segnoria a dì 28 zener del 1444, e si la die a far a ser Stefano Negro per mi » (c. 203*v.*); ASV, *Cassiere della bolla ducale, Grazie*, reg. 25 (8 maggio 1440 - 10 agosto 1445), c. 79 *v.*

[76] Vedi sotto tab. 1.

[77] Infatti compare il nome del figlio Amadeo *quondam Michele*; v. ASV, *Grimani Barbarigo*, b. 43, reg. 6, Rubrica, s.v. Amadio.

[78] Vedi ASV, *CN*, reg. 6, c. 119*v.*, 5 maggio 1433.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sua pur non essendo un'esperienza unica, in quanto come si vedrà tra poco, altri uomini ebbero simili fortune e capacità, dimostra quanto ricca potesse essere l'esperienza maturata a bordo delle navi.

2. *Pietro di Versi*

Ricerche mirate a tracciare un profilo biografico di Pietro di Versi hanno portato alla luce molte informazioni su omonimi, originari alcuni di Verona, altri di Lucca, dove si trovano casate nobiliari dal cognome Diversi o di Versi[79].

Viceversa, nelle liste presentate al Collegio per le « prove » concorsuali di ufficiale di rotta compare più volte il nome di Pietro di Versi, proprio l'autore della *Raxion de' marineri*, dal primo giugno 1453 sino al 3 marzo 1474. Alla commissione preposta il di Versi si presenta otto volte per l'elezione ad ammiraglio (tre con destinazione la Fiandra, due per Beirut, due per Alessandria, una per Acque Morte) e otto per uomo da consiglio (quattro per la Fiandra, una per Beirut, una per Alessandria, una per la Barberia e una per Acque Morte)[80]. L'ultima volta in cui compare il nome di Pietro nelle liste viene annotato anche che il di Versi è *civis vester*, cioè cittadino veneziano[81]. Soltanto in una di queste numerose occasioni Pietro riuscirà a farsi nominare: uomo da consiglio nel 1474 a bordo delle galere[82] dirette in Acque Morte. Tuttavia, è interessante notare che si dovesse trattare di un navigante esperto in possesso di ottima pratica dei mari. Proprio nella sua prima candidatura, il primo giugno 1453, dichiara essere già stato comito, al servizio del nobile Marco Zeno, capitano della flotta del « Golfo », detenendo perciò un ruolo di grande prestigio[83]. Spesso nei registri è scritto anche che Pietro di Versi era *solitus ire comitus galearum*[84], *solitus ire homo consilii galearum*[85] o *solitus ire admiratus galearum*[86]. Il di Versi possedeva quindi le indispensabili conoscenze e competenze atte a farlo parte-

---

[79] A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit.

[80] Vedi sotto tab. 1.

[81] ASV, *CN*, reg. 11 (1467-1474), c. 177*v.*, 3 marzo 1474.

[82] *Ibid.*, c. 176 *v.*

[83] *Ibid.*, reg. 9 (1453-1460), cc. 3*v.*, 4*v.*, *Petrus de Versiis qui nuperime venit comitus viri nobilis ser Marci Geno militus caput Culfi.*

[84] ASV, *CN*, regg. 9, cc. 3*v.*-5*r.*; 10, c. 79*v.*; 11, cc. 41*v.*, 46*v.*, 70*v.*

[85] *Ibid.*, reg. 11, cc. 70*v.*, 177*v.*

[86] *Ibid.*, c. 176 *v.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

cipare al seguito di convogli con incarichi delicati ed importanti come quello di ufficiale di rotta o di coperta. Ciò forse lo aveva messo nelle condizioni inizialmente di apprendere e poi di verificare quel bagaglio di notizie teoriche e pratiche, raccolto nella *Raxion de' marineri*, accertandone l'esattezza e l'autenticità mediante le opportune verifiche pratiche.

In una sentenza emanata dai Giudici di Petizion il 30 gennaio 1462, compare ancora il nome di un Pietro di Versi, verosimilmente sempre il nostro uomo. Trattasi di una diatriba tra lo stesso e il nobile Francesco Pasqualigo. Pietro di Versi, imbarcato come mercante sulle galere di Fiandra, giunto a Malaga vendette un panno ad un moro e chiese a Francesco di riscuotere in seguito il rispettivo pagamento. Ma questi non adempì al patto concordato, dal che seguì il contenzioso[87]. Dunque il di Versi non prendeva unicamente parte ai viaggi prestando servizio a bordo delle navi, ma aveva abbracciato, forse parallelamente, anche la carriera di mercante[88].

È venuto alla luce inoltre il testamento di un Pietro di Versi, che potrebbe sempre essere il nostro autore, redatto dal notaio veneziano Girolamo Bonicardi il 25 giugno 1484[89].

L'atto testamentario è redatto 40 anni dopo la stesura della *Raxion de' marineri* e 22 anni dopo il summenzionato processo civile. Supponendo che il testamento fosse suo e che il manuale fosse creazione per lo meno di un giovane sui 25 anni, con alle spalle un decennio d'attività navale-mercantile[90], nel 1484, anno di redazione del testamento, l'autore avrebbe dovuto avere circa 65 anni, il che è del tutto possibile. Qualunque sia il nostro Pietro

---

87 A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., p. XVIII.

88 Era del tutto normale che il personale viaggiante per arrotondare il salario commerciasse; infatti era concesso anche ai marinai di potersi portare appresso un quantitativo di merci, detto « portata », esente dal pagamento del nolo; v. M. Tangheroni, *La vita a bordo delle navi*, in *Artigiani e salariati, il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1984, pp. 173-174; U. Tucci, *Costi e ricavi* cit., pp. 189-190.

89 A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., p. XIX. Nel registro delle successioni ereditarie della scuola grande di S. Maria della Carità, contenente la lista dei guardiani e dei confratelli, è registrato in data 4 marzo 1459 il nome di « Pietro de Verssi », confratello a pieno diritto della medesima scuola; v. ASV, *S. Maria della Carità, Successioni ereditarie, guardiani e confratelli (1450-1545)*, s.n., c. 9*v.*, 4 marzo 1459.

90 G. Luzzatto (*Piccoli e grandi mercanti nelle città italiane del Rinascimento*, in *Studi in onore e ricordo di Giuseppe Prato*, Torino 1931, p. 40 e sgg.) dice che al massimo all'età di 14 anni cessava la preparazione scolastica ed iniziava l'esperienza diretta sulla nave. Cfr. A. Borlandi, *Il manuale di mercatura di Saminiato de' Ricci*, Genova 1963, p. 27.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

è certo che dovesse essere un esperto navigatore. La sua opera, come quella del da Rodi, riflette una ricca e vasta « cultura marinaresca », attinente per l'appunto alla professione svolta, che si esprimeva nel taccuino con un'enorme eterogeneità di argomenti, dall'astronomia all'astrologia, dalla medicina alla navigazione.

3. *Zorzi trombetta da Modone*

Zorzi trombetta da Modone, l'autore del manoscritto cottoniano, risulta essere stato trombettiere a bordo di una galera per le Fiandre nel 1447 e su di una nave veneziana, capitano Lorenzo Moro, percorrente la rotta commerciale Venezia - La Tana nel 1448-1449[91].

Nulla può aggiungersi riguardo alle sue esperienze, alla formazione professionale, oltre a quel minimo che è ricavabile dal manoscritto in questione[92]. Il suo stesso cognome (« trombetta ») e le annotazioni apposte nel codice dimostrano che ricoprì il ruolo di trombettiere e mai quello di ufficiale di rotta o di coperta, come il da Rodi o il di Versi. Il trombettiere aveva l'incarico di richiamare i mercanti che erano scesi a terra per vendere o acquistare mercanzie, segnalando la partenza della nave[93]. Doveva inoltre allietare la vita a bordo, fare segnalazioni e scandire le varie fasi preliminari delle battaglie navali[94]. Confrontando il salario percepito dal trombettiere dei convogli veneziani con altri membri dell'equipaggio, è possibile dimostrare che in fin dei conti quella del trombettiere non dovesse essere poi una mansione « marginale ». Ad esempio nel 1421-1422 i due trombettieri delle cocche contro i pirati percepivano un salario, ciascuno pari a 7

---

[91] S. Pitteri, *Lo « Zibaldone »* cit., p. 67; P.T. van der Merwe, *Provenance and Technical Description of the Manuscript*, in *Ragioni antique* cit., pp. XLII-XLIII.

[92] Si segnala il seguente risultato negativo: il nome Zorzi da Modone non appare nelle rubriche dei seguenti registri: ASV, *Senato Misti, Rubriche*, regg. 3-4, 1385-1440, sotto la voce *speciales personae*; *Avogaria di Comun, Raspe*, regg. 3645-3650, 1393-1457; nello schedario dei testamenti del suddetto archivio non risulta esistere alcun documento a nome dello stesso, *CN*, regg. 4-12 (1406-1481); ASV, *Inquisitori di Stato*, bb. 911-912 (*Registro di testamenti appartenenti alla scuola di S. Marco 1348-1604, 1470-1692*).

[93] S. Pitteri, *Lo « Zibaldone »* cit., p. 67.

[94] Cfr. L. Greco, *Il cartulario di bordo del prete-notaio Giovanni Manzini, 1471-1484*, tesi di laurea in Storia, Università di Venezia, anno accademico 1988-89, relatore Prof. R.C. Mueller, p. 136.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ducati al mese, superiore quindi a quello dei balestrieri (5 ducati), del prete di bordo (6 ducati), del timoniere (6 ducati) e del barbiere (6 ducati), ed uguale a quello del « pilota di Schiavonia », del calafato e del marangone[95].

Zorzi da Modone, non era solo un semplice trombettiere, ma anche un abile musicista: nel suo manoscritto compaiono, infatti, spartiti musicali e canzoni d'amore provenzali. Inoltre sempre nel suo libro troviamo annotati i « denari guadagnadi » – per l'appunto come musicista – ricevuti da alcune autorità religiose e civili dalmate e greche durante le soste del viaggio del 1448-1449[96].

Zorzi trombetta possedeva certo un bagaglio culturale diverso rispetto a quello navale-mercantile di Michele da Rodi, suo compatriota, o di Pietro di Versi. Ma la sua figura è di primaria importanza, poiché ci aiuta a comprendere meglio le conoscenze e gli interessi estremamente vari dell'uomo veneziano di media cultura. Probabilmente era proprio nei brevi intervalli di lavoro che annotava nel suo diario ciò che più gli premeva, senza un ordine preciso, accomunando le preghiere con le poesie, le canzoni con le notizie astronomiche, i conti personali e i consigli medici con le note di ingegneria militare e di architettura navale.

4. *Gli autori dell'Egerton 73*

a) *Andrea Bianco* – Su Andrea Bianco, navigatore e cartografo di accertata fama, si hanno ora nuovi contributi biografici, basati su ricerche d'archivio, che delineano meglio l'attività svolta dallo stesso[97].

Un atlante posseduto dalla Biblioteca Marciana di Venezia porta scritto *Andreas Biancho de Veneciis me fecit MCCCCXXXVI*[98]. Questa è la prima

---

[95] ASV, *CN*, reg. 5, c. 145*r.-v.*, 8-24 gennaio 1421, c. 169*v.*, 13 marzo 1422; v. anche ASV, *Miscellanea atti diversi manoscritti, Quaderno del viazo del 1414 partixion, a dì 9 marzo de Veniexia*, filza 134, n. 14, c. 20*v.* Nel quaderno vengono registrate tutte le spese sostenute da una galera di pellegrini nel 1414 « patron el nobelle homo misser Franzescho Querini al viazo del Ziafo » (cfr. U. Tucci, *I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terrasanta nel Medioevo*, in « Studi Veneziani », n.s. IX (1985), pp. 43-66, in particolare pp. 54-55, 60-63).

[96] *Ms. Cotton Titus A. XXVI*, cit., c. 25*v.*

[97] Su Andrea Bianco v. Comune di Venezia, *Navigatori veneti del Quattrocento e del Cinquecento*, Catalogo della mostra, Venezia 1957, pp. 80-81. Vedi anche per la produzione cartografica veneziana, U. Tucci, *La carta nautica* cit., pp. 9-19.

[98] Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia, Andrea Bianco, *Atlante*, ms. it., fondo antico 76 (= 4783).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

indicazione sulla sua attività cartografica, e dimostra come nel 1436 Andrea possedesse già le capacità necessarie alla redazione di un atlante, molto accurato nei disegni. Oltre alla parte cartografica, l'atlante in questione contiene anche un « martelogio », ossia una tavola per la navigazione di bordeggio[99].

Una carta nautica, posseduta dalla Biblioteca Ambrosiana di Milano, reca la scritta « Andrea Biancho venician, comito de galia, mi fexe a Londra MCCCCXXXXVIII »[100]. Di Andrea sappiamo inoltre che collaborò con il camaldolese fra' Mauro per il celebre mappamondo posseduto dalla Biblioteca di S. Marco di Venezia[101].

Il nome del Bianco compare ben cinquanta volte negli elenchi presentati alla commissione del Collegio, tra il 1437 eil 1460, per l'elezione degli ufficiali di rotta delle « mude »[102]. Si inscriverà ventidue volte come uomo da consiglio (nove volte per le Fiandre, quattro per Alessandria, due per Beirut, tre per la Barberia, due per la Romania, una per le Acque Morte e una per Cipro), il restante come ammiraglio (sette volte per le Fiandre, cinque per Alessandria, quattro per Beirut, sette per la Barberia, due per la Romania, una per Acque Morte, una per Cipro e una per la Tana). Soltanto in quattro occasioni Andrea sarà il candidato vincente, precisamente come uomo da consiglio per le galere da mercato per Beirut nel 1457, per la Barberia nel 1458 e nel 1460 per Cipro e come ammiraglio per la costa magrebina nel 1459[103].

Nella prima candidatura, del 4 giugno 1437, per ammiraglio per il viaggio verso la Tana, Andrea farà scrivere che è *civis Venetiarum*[104]. Nella stessa lista è annotato anche il nome di Michele da Rodi; quindi è chiaro che i due, perlomeno superficialmente in questa ed altre otto occasioni, ebbero modo di incontrarsi e conoscersi[105].

Nonostante l'esito quasi sempre negativo delle « prove » per ufficiale di

---

[99] Il « marteloio » di Andrea Bianco è simile ma non uguale a quello presente nella *Raxion de' marineri* e nel C.M. 17; v. A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit., tab. 9.

[100] A. Codazzi, *Andrea Bianco*, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. VIII, Roma 1968, *ad vocem*.

[101] *Ibid.*

[102] Vedi sotto tab. 1. Cfr. A. Codazzi, *Andrea Bianco* cit., *ad vocem*. Il Codazzi scrive erroneamente che il nome di Andrea compare solo 10 volte nei registri del Collegio tra il 1437 e il 1451.

[103] Vedi sotto tab. 2.

[104] ASV, *CN*, reg. 6, c. 177*v.*, 4 giugno 1437.

[105] Vedi sotto tab. 1.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

rotta delle galere da mercato, il Bianco continuò a navigare a bordo di navi veneziane su vari percorsi commerciali. Infatti, nell'agosto del 1440 Andrea può vantare già una relativa esperienza navale; accanto ad una sua candidatura al Collegio si legge *civis originarius Venetiarum, solitus ire comitus galearum vestrarum*[106]. L'appunto testimonia che il Bianco avesse già svolto l'incarico di ufficiale di coperta.

Nell'iscrizione alla « prova » del febbraio 1445 Bianco fa scrivere nel notatorio che oltre ad essere *solitus ire comitus et homo consilii galearum, nuper fuit comitus galee ser Iohannes Mauro in Barbaria*[107]. Nel febbraio 1446 annota di essere stato *comitus cum viro nobile ser Petro Aurio ad viagium Cipri*[108].

Non si conosce la data di morte, anche se nell'archivio di Stato di Venezia si è trovato il suo testamento, datato 15 febbraio 1435[109].

Come scrive il Lane, la figura del Bianco è paragonabile a « quella di un padre e padrone dell'equipaggio il cui dovere è di proteggere il diritto dei marinai al cibo e al riposo »[110].

La sua carriera, come cartografo, uomo di mare e autore di una parte del taccuino londinese, è un'ulteriore testimonianza sull'ambiente estremamente ricco e fecondo della « Venezia marittima » del XV secolo. Anche per Andrea è possibile affermare che quel complesso di nozioni furono da lui acquisite grazie alla professione svolta, ma anche al rapporto con persone depositarie dell'« arte del navegar » e forse tra queste anche Michele da Rodi e Pietro di Versi, suoi contemporanei.

b) *Cristoforo Soligo* - A Cristoforo Soligo era stata erroneamente attribuita la composizione del manoscritto egertoniano, mentre risulta essere l'autore di una carta nautica ivi contenuta della costa atlantica, dalle isole del Capo Verde alle Azzorre[111].

Come notò il Lane, Soligo fu uno dei maggiori proprietari (« patroni »)

---

[106] ASV, *CN*, reg. 7, c. 16*v.*, 6 agosto 1440, c. 17*r.*, stessa data, c. 17*v.*, stessa data, e c. 18*r.*, stessa data.

[107] ASV, *CN*, reg. 8, c. 20*r.*, febbraio 1444 m.v.

[108] *Ibid.*, cc. 35*v.*-36*r.*, febbraio 1445 m.v.

[109] ASV, *Archivio Notarile, Testamenti*, b. 1000, n. 303.

[110] F.C. Lane, *I marinai veneziani* cit., p. 169.

[111] Id., *Manuali di mercatura* cit., p. L, nota 9. Si ricorda che il manoscritto egertoniano raccoglie copie di lavori cartografici; si tratta cioè di riproduzioni di opere originarie (v. sopra).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

di navi tonde veneziane nel XV secolo[112]. Il suo nome appare in quella veste in un elenco di navi tonde per il viaggio di Siria nel dicembre 1440, nel gennaio 1443 e nel luglio 1445[113], ma è ancora attivo come patrono tre decenni più tardi.

Proprio nel gennaio 1443 la sua nave sarà la prescelta dal Collegio per intraprendere il viaggio verso la Siria.

Tre volte ancora le navi di Cristoforo saranno scelte per la rotta commerciale Venezia - Siria, e precisamente nel giugno 1447, nel giugno 1456 e nel febbraio 1466[114]. A testimonianza del viaggio del 1447 vi è anche una lettera del 20 novembre dello stesso anno di Benedetto da Lezze, mercante veneziano residente a Tripoli di Siria, al Soligo, il quale è attraccato con la sua nave nel medesimo porto. Il da Lezze con la missiva lo incarica di trasportare per suo conto a Venezia sette sacchi di filati[115].

Da altre due fonti apprendiamo che la sua attività come libero imprenditore di navi tonde fu cospicua e durò ancora molti anni. Innanzitutto il suo nome, come « patrono » di nave, si rinviene nel registro contenente le prove d'età dei nobili patroni di galere e dei balestrieri della poppa; più precisamente sono riportate cinque elezioni di balestrieri da imbarcare a bordo della nave di Cristoforo fra il 1447 e il 1452[116].

Il primo luglio 1467 si candida alla prova per diventare ammiraglio di Creta e fa scrivere *civis originarius Venetiarum, patronus navis*[117]. Il 4 aprile 1473 compare nella lista di *marinarii, calafati et marangoni navium et galearum gravati debitis*[118].

---

[112] Id., *Navires et constructeurs* cit., p. 226. Sulla navigazione libera a Venezia v. G. Luzzatto, *Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio Evo*, in *Studi di storia economica veneziana*, Padova 1954, pp. 53-58.

[113] ASV, *CN*, reg. 7, c. 23*r.*, 17 dicembre 1440; *Ibid.*, c. 59*r.*, 10 gennaio 1442 m.v.; *Ibid.*, reg. 8, c. 27*v.*, 27 luglio 1445. Nelle tre occasioni la nave di Soligo aveva una portata di 545 botti la prima volta e 600 botti le successive.

[114] *Ibid.*, c. 62*v.*, 29 giugno 1447 (portata di 700 botti); *Ibid.*, reg. 9, c. 83*r.*, 28 giugno 1456 (portata di 1.200 botti); *Ibid.*, reg. 10, c. 143*v.*, 25 febbraio 1465 m.v. (portata di botti 1.440).

[115] ASV, *Miscellanea Gregolin*, b. 6, lettera n. 8.

[116] ASV, *Avogaria di Comun, Prove d'età dei Patroni delle galere*, reg. 178/2 (1444-1452), cc. 188*v.*, 209*r.*, 263*r.-v.*, 266*r.* I nobili elencati sono i seguenti: Domenico Bollani, nel marzo 1447, Giovanni Sagredo, nel luglio 1448, Francesco Faletro e Antonio Sagredo, nel gennaio 1452, e Giovanni Vallaresso, nel marzo 1452.

[117] Vedi sotto tab. 1.

[118] ASV, *CN*, reg. 11, c. 164*r.* Si tratta di un particolare beneficio che garantiva a tut-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Lo si ritrova nominato anche in un registro di un prete-notaio, un certo Francesco Belleto, al seguito del console veneziano di Tunisi tra il 1470 e il 1473. Il notaio cita il nome di Cristoforo nel redigere una controversia tra un tale Ferugio Ebreo e Agostino Grimaldi, mercante genovese, circa diciotto botti di vino «zudescho » che spettavano a Ferugio, ma dati erroneamente a Tunisi ad Agostino. Si dice nell'atto che il vino era stato caricato « su la nave, patron ser Cristofalo Soligo », proveniente da Trapani[119]. Sempre lo stesso notaio sottoscrive in data 5 ottobre 1470 una procura di Benedetto Balbi fu Bernardo, il quale conferisce a Cristoforo Soligo, « patron de nave », il potere di rappresentarlo[120].

L'8 luglio 1473 a Cristoforo viene conferito l'ufficio di pesatore alla stadera[121].

Dunque quella del Soligo, anche se in maniera diversa da quella del da Rodi, del di Versi o del Bianco, fu un'esistenza molto intensa, trascorsa nei mari a praticare il commercio con le sue navi, per almeno un trentennio. Non ci deve sorprendere il fatto quindi che un proprietario di imbarcazioni fosse anche in grado, date le capacità acquisite durante la navigazione, di disegnare carte nautiche, come quella presente nel manoscritto egertoniano[122].

---

ti gli uomini di mare, debitori nei confronti della Repubblica, l'annullamento dei loro debiti. Il Senato, nella parte presa il 31 marzo 1473, motiva la sospensione dei debiti dicendo che tali uomini, allontanandosi da Venezia per non pagare il dovuto allo Stato, privavano la nazione di una ricchezza ormai diventata indispensabile, quella proveniente dall'attività marittima (v. ASV, *Senato Mar*, reg. 9 (1469-1473), c. 164 *r.*, 31 marzo 1473).

119 ASV, *Cancelleria inferiore*, b. 27, n. 16, c. 9*r.-v.*, in data 25 settembre 1470.

120 *Ibid.*, c. 9*v.*

121 ASV, *CN*, reg. 11, c. 158 *r.*

122 L'esperienza di Cristoforo Soligo, come patrono di navi, non è certamente unica. È utile ricordare la figura di un altro importante patrono veneziano del XV secolo, un po' più giovane del Soligo, un certo Biasio Alberegno. Di questo si sa che iniziò la sua attività come scrivano dell'Arsenale dal 1420 al 1426. Nel marzo del 1426 abbandonerà l'ufficio, che verrà ricoperto da Sandro Rosso (ASV, *Patroni e provveditori all'Arsenal, Quaternus*, cit., b. 566, cc. 11*r.*, 13*v.*; v. anche ASV, *CN*, reg. 5, c. 136*r.*, 2 maggio 1420). Biasio in seguito si candiderà come ammiraglio e uomo da consiglio ripetute volte. Viene eletto ammiraglio delle galere di Romania il 24 maggio 1433 e durante tale iscrizione si legge *Blasius Alberegno civis originarius Venetiarum solitus ire patronus navis* (v. ASV, *CN*, reg. 6, c. 121*r.*). Infatti l'Alberegno era già patrono di nave, come ci dice il Lane, nel 1426, nel 1431, nel 1433 e nel 1437 (v. F.C. Lane, *Navires et constructeurs* cit., p. 260; v. anche ASV, *CN*, reg. 6, c. 25*r.*, 6 luglio 1426, c. 28*v.*, 23 gennaio 1427). Viene eletto ammiraglio altre due volte, esattamente nel luglio 1445, per il convoglio di Beirut, nel maggio 1446 per la « muda » di Alessandria, e uomo da consiglio nel 1450 per le ga-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

IV. CONCLUSIONI: TRASMISSIONE E TRADIZIONE

Non ci è noto come avvenisse realmente la trasmissione delle conoscenze contenute nei taccuini nautici, se tramite copiatura e/o rielaborazione di testi già in uso. Tuttavia possiamo affermare con sicurezza che simili nozioni erano « capillarmente diffuse fra la gente di mare »[123] e come dice, parlando dei portolani, il Cortelazzo « erano il frutto di molteplici esperienze diverse di più generazioni, ognuna delle quali aveva modificato, corretto, precisato i testi ereditati, spesso riunendo brani portolanici di aree più ristrette o fondendo in una più redazioni »[124]. Il motivo della diffusione dei taccuini è dunque essenzialmente di ordine pratico, legato alla necessità di possedere uno strumento operativo indispensabile per l'« arte del navegar ».

Risulta doveroso a questo punto accennare brevemente ai manuali di mercatura, i quali, come è stato dimostrato, « testimoniano la funzione alla quale erano destinati come strumento del sapere nel quadro della preparazione del mercante »[125]. Il Lane era stato colpito della connessione esistente fra taccuini nautici e commerciali, in quanto « entrambi appartengono ad un filone di trattati pratici riportabili ad una cultura applicativa »[126].

Uomini come il da Rodi, il di Versi, il da Modone, il Bianco, il Soligo

---

lere di Beirut (v. ASV, *CN*, reg. 6, cc. 25*r.*, 44*r.*, 118*v.*). Presso l'archivio di Venezia si è rintracciato anche il suo testamento, redatto per mano dello stesso l'1 agosto 1444 a Pola. Sembra che sia stato stilato prima di partire con la propria nave. Alla moglie, Isabetta Duodo fu Cristoforo, vengono destinati 400 ducati; inoltre sono nominati i due figli: Pietro e Giacomo. Poiché il testamento era autografo, nel maggio 1487 il notaio Savina compie degli accertamenti, probabilmente in seguito alla morte di Biasio, per certificare che tale documento fosse stato redatto dallo stesso. Ed infatti in due annotazioni al testamento si legge: « Io Gregorio Faleroni digo la presente stesura esser sta' scritta de man de ser Biaxio Alberegno, fo patron de nave, e questo... partendo con lui e navigando etiam in nave con lui » e di seguito « Io Zeremie Usnagi digo la prexente scritta per man de ser Biaxio Alberegno, fo patron de nave » (ASV, *Archivio Notarile, Testamenti*, b. 1235, n. 106). Inoltre dal registro contenente le prove per patrono e balestriere della poppa a bordo delle galere in due occasioni viene nominata la nave di Biasio Alberegno, nel giugno 1449 e nel gennaio 1452 per il viaggio di Fiandra (ASV, *Avogaria di Comun, Prove d'età dei Patroni delle galere*, reg. 178/2, cc. 222*r.*, 263*v.*).

[123] G. Bonfiglio Dosio, *Prefazione*, in *Ragioni antique* cit., p. XXVIII.

[124] M. Cortelazzo, *La cultura mercantile e marinaresca* cit., p. 687.

[125] U. Tucci, *Manuali di mercatura* cit., p. 219; v. anche Id., *Introduzione*, in *Benedetto Cotrugli, raguseo. Il libro di arte della mercatura*, a cura di U. Tucci, Venezia 1990, p. 44.

[126] F.C. Lane, *Manuali di mercatura* cit., p. LI.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

appartenevano tutti al mondo del mare. Il loro sapere era stato acquisito non solo a bordo delle navi, ma anche grazie alla trasmissione orale. È possibile immaginarli intenti a scrivere sui loro taccuini durante i lunghi viaggi nel Mediterraneo o nell'Atlantico, nelle pause del faticoso lavoro, o una volta tornati a Venezia. Non si può escludere, infine, che questi marinai dopo essersi conosciuti proprio a bordo delle navi veneziane, si continuassero a frequentare nella madrepatria, e nei momenti di riposo rendessero partecipi gli altri compagni del loro sapere.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

APPENDICE

TAB. 1 PROVE PER L'ELEZIONE AD UFFICIALE DI ROTTA DELLE GALERE DA MERCATO VENEZIANE (1418-1474)

DATA	INCARICO	DESTINAZIONE	PARTECIPANTI ALLA PROVA	FONTE (ASV, *CV*)
28.01.1418	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	reg. 5, c. 92*r*.
03.03.1419	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 108*v*.
22.02.1426	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	reg. 6, c. 18*v*.
06.05.1426	ammiraglio	Tana	Michele da Rodi	c. 22*r*.
06.05.1426	ammiraglio	Acque Morte	Michele da Rodi	c. 22*v*.
14.02.1427	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 30*r*.
00.03.1428	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 48*r*.
30.06.1428	ammiraglio	Beirut	Michele da Rodi*	c. 53*r*.
11.07.1428	ammiraglio	Alessandria	Michele da Rodi	c. 54*r*.
03.03.1430	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi*	c. 78*r*.
03.03.1430	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 78*v*.
05.05.1433	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 119*v*.
24.05.1433	ammiraglio	Romania	Michele da Rodi	c. 121*r*.
22.02.1434	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi*	c. 129*v*.
22.02.1434	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi*[127]	c. 130*r*.
22.01.1435	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 141*v*.
22.01.1435	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi*	c. 142*r*.
00.06.1435	ammiraglio	Tana	Michele da Rodi	c. 148*r*.
00.06.1435	uomo da consiglio	Romania	Michele da Rodi*	c. 148*v*.
11.02.1436	uomo da consiglio	Acque Morte	Michele da Rodi	c. 154*r*.
19.02.1436	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi*	c. 155*r*.
04.06.1437	ammiraglio	Tana	Michele da Rodi Andrea Bianco	c. 177*v*.
03.03.1438	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi Andrea Bianco	c. 187*v*.

* Il nome dell'eventuale vincitore verrà indicato con un asterisco

** Si indicheranno unicamente con mese ed anno, quelle prove, riportate nei registri senza data, di cui si desume orientativamente il periodo in base alle registrazioni anteriori e posteriori della Commissione

---

[127] Il Collegio fa risostenere la prova per uomo da consiglio nelle galere di Fiandra, in quanto il vincitore della precedente, avvenuta il 3 marzo 1438, aveva rinunciato all'incarico.

[128] Il da Rodi però accettò l'incarico di ammiraglio per le Fiandre.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

DATA	INCARICO	DESTINAZIONE	PARTECIPANTI ALLA PROVA	FONTE (ASV, *CV*)
03.03.1438	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	
			Andrea Bianco	c. 188*r.*
04.06.1438	ammiraglio	Corfù	Michele da Rodi	c. 189*v.*
05.06.1438	ammiraglio	Tana	Michele da Rodi	c. 190*v.*
00.06.1438	uomo da consiglio[128]	Fiandra	Michele da Rodi*	c. 191*v.*
01.05.1440	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	reg. 7, c. 10*r.*
26.08.1440	ammiraglio	Creta	Michele da Rodi	c. 15*v.*
06.08.1440	ammiraglio	Beirut	Michele da Rodi	
			Andrea Bianco	c. 16*v.*
06.08.1440	uomo da consiglio	Alessandria-Beirut	Michele da Rodi*[129]	
			Andrea Bianco	c. 17*r.*
06.08.1440	ammiraglio	Alessandria	Andrea Bianco	c. 17*v.*
00.08.1440	uomo da consiglio[130]	Alessandria	Andrea Bianco	c. 18*r.*
15.10.1440	uomo da consiglio	Creta	Michele da Rodi	c. 21*r.*
02.02.1441	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	c. 26*r.*
05.03.1441	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi*	c. 26*v.*
05.05.1442	ammiraglio	Tana	Michele da Rodi	c. 46*v.*
05.05.1442	uomo da consiglio	Tana	Michele da Rodi	c. 47*r.*
23.07.1442	ammiraglio	Beirut	Michele da Rodi	c. 50*v.*
19.08.1442	ammiraglio	Alessandria	Michele da Rodi	c. 52*v.*
19.08.1442	uomo da consiglio	Alessandria	Michele da Rodi*	c. 53*r.*
17.02.1443	ammiraglio	Acque Morte	Michele da Rodi	c. 60*r.*
31.03.1443	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	
			Andrea Bianco	c. 62*v.*
31.03.1443	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi*	
			Andrea Bianco	c. 63*r.*
28.02.1445	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	
			Andrea Bianco	reg. 8, c. 20*r.*
02.03.1445	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	
			Andrea Bianco	*Ibid.*
06.06.1445	ammiraglio	Romania	Andrea Bianco	c. 22*v.*
26.05.1445	uomo da consiglio	Romania	Andrea Bianco	c. 23*r.*
11.07.1445	ammiraglio	Alessandria	Michele da Rodi	c. 26*r.*
11.07.1445	uomo da consiglio	Alessandria	Michele da Rodi	c. 26*v.*

[129] Michele sarà nominato uomo da consiglio per le due galere del convoglio che sarebbero andate ad Alessandria.

[130] Tale prova non sarà ritenuta valida, perché si stabilisce che gli uomini da consiglio per Alessandria siano eletti nella prova del 6 agosto 1440 (v. sopra).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

DATA	INCARICO	DESTINAZIONE	PARTECIPANTI ALLA PROVA	FONTE (ASV, *CV*)
27.02.1446	ammiraglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 35*v*.
27.02.1446	uomo da consiglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 36*r*.
06.02.1447	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 51*v*.
22.06.1449	uomo da consiglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 89*v*.
22.03.1450	uomo da consiglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 107*v*.
21.03.1451	ammiraglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 132*v*.
21.03.1451	uomo da consiglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 133*r*.
16.05.1451	ammiraglio	Romania	Andrea Bianco	c. 135*v*.
16.05.1451	uomo da consiglio	Romania	Andrea Bianco	c. 136*r*.
23.05.1451	uomo da consiglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 137 *r*.
06.07.1452	ammiraglio	Alessandria	Andrea Bianco	c. 161*v*.
01.06.1453	ammiraglio	Alessandria	Pietro di Versi	reg. 9, c. 3*v*.
01.06.1453	uomo da consiglio	Alessandria	Pietro di Versi	c. 4*r*.
01.06.1453	ammiraglio	Beirut	Pietro di Versi	c. 4*v*.
01.06.1453	uomo da consiglio	Beirut	Pietro di Versi	c. 5*r*.
00.01.1454	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 14*v*.
00.01.1454	uomo da consiglio	Barbaria	Andrea Bianco	*Ibid.*
16.02.1455	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 42*v*.
24.02.1455	uomo da consiglio	Acque Morte	Andrea Bianco	c. 43*v*.
00.03.1455	ammiraglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 46*r*.
00.03.1445	uomo da consiglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 46*v*.
22.06.1455	ammiraglio	Beirut	Andrea Bianco	c. 52*r*.
22.06.1455	uomo da consiglio	Beirut	Andrea Bianco	*Ibid.*
22.06.1455	ammiraglio	Alessandria	Andrea Bianco	c. 52*v*.
22.06.1455	uomo da consiglio	Alessandria	Andrea Bianco	*Ibid.*
00.05.1457	ammiraglio	Beirut	Andrea Bianco	c. 111*r*.
00.05.1457	ammiraglio	Alessandria	Andrea Bianco	*Ibid.*
00.05.1457	uomo da consiglio	Beirut	Andrea Bianco*	c. 111*v*.
00.05.1457	uomo da consiglio	Alessandria	Andrea Bianco	c. 112*r*.
24.02.1458	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 122*v*.
24.02.1458	uomo da consiglio	Barbaria	Andrea Bianco*	c. 123*r*.
00.01.1459	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 149*r*.
00.01.1459	uomo da consiglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 149*v*.
25.02.1459	uomo da consiglio	Fiandra	Pietro di Versi	c. 150*v*.
00.04.1459	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco*	c. 155*v*.
00.01.1460	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	c. 179*v*.
00.01.1460	ammiraglio	Acque Morte	Andrea Bianco	c. 180*r*.
31.03.1460	ammiraglio	Fiandra	Andrea Bianco	c. 183*v*.
00.06.1460	ammiraglio	Beirut	Andrea Bianco	reg. 10, c. 4*r*.
00.06.1460	ammiraglio	Alessandria	Andrea Bianco	c. 4*v*.
00.06.1460	uomo da consiglio	Alessandria	Andrea Bianco	c. 5*r*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

DATA	INCARICO	DESTINAZIONE	PARTECIPANTI ALLA PROVA	FONTE (ASV, *CV*)
00.06.1460	ammiraglio	Cipro	Andrea Bianco	*Ibid.*
00.06.1460	uomo da consiglio	Cipro	Andrea Bianco*	*Ibid.*
30.03.1463	ammiraglio	Fiandra	Pietro di Versi	c. 79*v.*
30.03.1463	uomo da consiglio	Fiandra	Pietro di Versi	*Ibid.*
01.07.1467	ammiraglio	Creta	Cristoforo Soligo	reg. 11, c. 13*r.*
18.03.1469	ammiraglio	Fiandra	Pietro di Versi	c. 41*v.*
18.03.1469	uomo da consiglio	Fiandra	Pietro di Versi	*Ibid.*
06.05.1469	ammiraglio	Beirut	Pietro di Versi	c. 46*v.*
06.05.1469	ammiraglio	Alessandria	Pietro di Versi	c. 47*r.*
00.04.1470	ammiraglio	Fiandra	Pietro di Versi	c. 70*v.*
00.04.1470	uomo da consiglio	Fiandra	Pietro di Versi	*Ibid.*
10.02.1474	ammiraglio	Acque Morte	Pietro di Versi	c. 176*v.*
10.02.1474	uomo da consiglio	Acque Morte	Pietro di Versi*	*Ibid.*
03.03.1474	uomo da consiglio	Barbaria	Pietro di Versi	c. 177*v.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

TAB. 2 PARTECIPAZIONE AI VIAGGI DI MICHELE DA RODI, PIETRO DI VERSI, ZORZI TROMBETTA, ANDREA BIANCO, CRISTOFORO SOLIGO (1401-1474)

DATA	INCARICO	DESTINAZIONE	PARTECIPANTI	FONTE
1401	rematore	Puglia	Michele da Rodi	SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.
1405	prodiere-nocchiero	?	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1406	?	Fiandre	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1414	« paron zurado »	?	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1416	?	Gallipoli	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1417	uomo da consiglio	Fiandre	Michele da Rodi	*Ibid.*; ASV, *CN*, reg. 5, c. 92*r*.
1419	patrono di nave	?	Michele da Rodi	SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.
1421	comito	?	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1422	ammiraglio	?	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1424	?	guerra contro Genova	Michele da Rodi	*Ibid.*.
1428	ammiraglio	II guerra veneto-turca	Michele da Rodi	*Ibid.*; ASV, *CN*, reg. 6, c. 53*r*..
1430	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	ASV, *CN*, reg. 6, c. 78*r*.
1431	?	guerra contro Genova	Michele da Rodi	SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.
1434	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	ASV, *CN*, reg. 6, c. 129*v*.
1434	?	Acque Morte	Michele da Rodi	SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.
1435	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	ASV, *CN*, reg. 6, c. 142*r*.
1435	uomo da consiglio	Romania	Michele da Rodi	*Ibid.*, c. 148*v*.
1436	ammiraglio	Fiandra	Michele da Rodi	*Ibid.*, c. 155*r*..
1437	?	Costantinopoli	Michele da Rodi	SOTHEBY, *Catalogue* cit., p. 90.
1438	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	ASV, *CN*, reg. 6, c. 191*v*.
1439	?	Costantinopoli	Michele da Rodi	SOTHEBY, *Catalogue* cit. p. 90.
1440	uomo da consiglio	Alessandria	Michele da Rodi	ASV, *CN*, reg. 7, c. 17*r*.
1440	patrono di nave	Siria	Cristoforo Soligo	*Ibid.*, c. 23*r*.
1441	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	*Ibid.*, c. 26*v*.
1442	uomo da consiglio	Alessandria	Michele da Rodi	*Ibid.*, c. 53*r*.
1443	uomo da consiglio	Fiandra	Michele da Rodi	*Ibid.*, c. 63*r*.
1444	comito	Barbaria	Andrea Bianco	ASV, *CN*, reg. 8, c. 20*r*.
1445	comito	Cipro	Andrea Bianco	*Ibid.*, cc. 35*v*.-36*r*.
1447	patrono di nave	Siria	Cristoforo Soligo	*Ibid.*, c. 62*r*.-*v*..
1447	trombettiere	Fiandra	Zorzi trombetta	*ms. Cotton Titus A XXVI*
1448	comito	Londra	Andrea Bianco	A. CODAZZI, *Andrea Bianco* cit.
1448-1449	trombettiere	Tana	Zorzi trombetta	*ms. Cotton Titus A XXVI*
1453	comito	Adriatico	Pietro di Versi	ASV, *CN*, reg. 9, cc. 3*v*.-4*v*.
1456	patrono di nave	Siria	Cristoforo Soligo	*Ibid.*, c. 83*r*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

DATA	INCARICO	DESTINAZIONE	PARTECIPANTI	FONTE
1457	uomo da consiglio	Beirut	Andrea Bianco	*Ibid.*, c. 111*v*.
1458	uomo da consiglio	Barbaria	Andrea Bianco	*Ibid.*, c. 132*r*.
1459	ammiraglio	Barbaria	Andrea Bianco	*Ibid.*, c. 155*v*.
1460	uomo da consiglio	Cipro	Andrea Bianco	*Ibid.*, reg. 10, c. 5*r*.
1461	mercante	Spagna	Pietro di Versi	A. Conterio, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de marineri...*, cit.
1466	patrone di nave	Siria	Cristoforo Soligo	ASV, *CN*, reg. 10, c. 143*v*.
1470	patrone di nave	Tunisi	Cristoforo Soligo	ASV, *Canc. inf.*, b. 27, n. 16, c. 9*r*.-*v*.
1474	uomo da consiglio	Acque Morte	Pietro di Versi	ASV, *CN*, reg. 11, c. 176*v*..

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

TAB. 3 ARGOMENTI NAUTICI CONTENUTI NEI SEI TACCUINI VENEZIANI

ARGOMENTI	carte del da Rodi	carte del di Versi	carte del *C.M.* 17	carte dello Zorzi da Modone	carte dell' Egerton 73	carte delle *Ragioni antique*
sommario degli argomenti contenuti nel manoscritto	manca	1*r.-v.*	manca	manca	manca	manca
calcolo dell'epatta	manca	3*r.-v.*	14*r.*-15*v.*	manca	43*v.*, 53*v.*-54*r.*	8*r.*, 10*r.*
tecnica di calcolo dell'epatta sulle dita	manca	4*r.-v.*	15*v.*-16*r.*	manca	45*v.*-46*r.*	20*v.*-21*r.*, 31*r.*, 32*r.*
tecnica di calcolo del numero aureo sulle dite	manca	manca	manca	manca	46*r.*	manca
« patta per sotil muodo »: calcolo del numero aureo per trovare l'epatta	manca	4*v.*-5*r.*	manca	manca	manca	31*r.*, 42*r.*
tavola di computo per trovare l'epatta	manca	manca	manca	manca	46*r.*	39*v.*, 42*v.*
metodo per calcolare quando sorge la Luna nei vari giorni dell'anno	184*v.*- 187*v.*	5*v.*-6*r.*	16*v.*-17*r.*	16*v.*	47*r.*	7*v.*, 21*r.-v.*
« quanti dì à la luna »	manca	6*r.-v.*	17*r.-v.*	manca	manca	manca
posizione della Luna in rapporto al Sole	manca	6*v.*	17*v.*-18*r.*	16*v.*	manca	7*v.*, 21*r.*
eclissi solari e lunari	manca	manca	manca	manca	41*r.*-42*v.*	manca
sorgere e tramontare della Luna	184*v.*-187*v.*	7*r.*-8*v.*	18*r.*-21*r.*	manca	42*v.*, 52*r.-v.*	21*r.-v.*, 27*r.*
durata del dì e della notte e calcolo dell'ora in cui sorge la Luna	manca	9*r.*-10*r.*	21*r.-v.*	16*v.*-17*r.*	42*v.*	7*v.*, 8*r.*, 21*v.*-22*r.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ARGOMENTI	carte del da Rodi	,carte del di Versi	carte del *C.M.* 17	carte dello Zorzi da Modone	carte dell' Egerton 73	carte delle *Ragioni antique*
tavola con la durata del dì e della notte in tutti i giorni dell'anno	manca	manca	manca	manca	manca	36*r.*
metodo per calcolare quando sorge la Luna	184*v.*-187*v.*	10*v.*-11*r.*	16*v.*-17*r.*	manca	52*r.-v.*	9*v.*
« sole: dove il leva di mese in mese et l'hore del giorno et delle notti »	manca	manca	manca	manca	manca	9*v.*
calcolo dell'indizione	manca	manca	manca	manca	53*r.-v.*	manca
« crescer e calar delle acque et felle »	manca	manca	manca	17*v.*	47*r.*	9*v.*
« in qual vento sta la Luna »	manca	manca	manca	manca	manca	9*v.*-10*r.*
tavola di Salomone relativa ai cicli lunari	130*v.*-134*v.*	11*v.*-12*r*	24*r.*-25*r.*	manca	45*r.*	22*r*
metodo per calcolare quando sorge la Luna nei vari giorni dell'anno, tramite l'epatta e il numero aureo	manca	12*v.*-17*v.*	25*v.*-32*r.*	manca	45*r.*, 52*r.-v.*	manca
riassunto delle operazioni da fare per sapere quando sorge la Luna ed altri esempi	manca	18*r.*-19*v.*.	32*v*-33*v*	manca	manca	manca
nomi numerici dei mesi per il calcolo sulle mani	manca	20*r.*-21*r.*	33*v.*-35*r.*	18*r.*	45*r.*	20*v.*
in che giorno della settimana ha inizio un mese	187*v.*-188*v.*	21*r.-v.*	35*v.*-36*r.*	manca	45*r.*	manca
calcolo sulle mani per sapere « de che zorno entra i mexi »	manca	manca	manca	manca	45*v.*	manca

BIBLIOTECA
SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA - GENOVA
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ARGOMENTI	carte del da Rodi	carte del di Versi	carte del *C.M.* 17	carte dello Zorzi da Modone	carte dell' Egerton 73	carte delle *Ragioni antique*
calcolo sulle dita per trovare il concorrente della mano	manca	21*v.*-22*v.*	36*r.*	manca	manca	34*r.*
spiegazione dei nomi numerici dei mesi	manca	22*r.*-23*r.*	36*v.*-37*v.*	18*r.*	45*r.*	38*v.*
calcolo della Pasqua ebraica tramite il plenilunio di Primavera: calcolo sulle dita per trovare la Pasqua ebraica	189*r.-v.*	23*r.*-24*r.*	38*r.*-39*r.*	manca	46*r.*	33*r.*
tavola di Salomone relativa alla Pasqua	129*r.*	24*v.*-25*r.*	40*r.*-41*r.*	manca	manca	35*v.*
« ragion della Pasqua et della Luna »: esempi di calcolo sulle dita per la ricerca della Pasqua e del numero aureo	manca	manca	manca	manca	manca	20*r.-v.*, 33*r.*
segni zodiacali dominanti i vari mesi dell'anno	102*v.*-109*r.*	25*v.*-26*r.*	42*r.*-43*r.*	39*r.*-40*v.*	manca	22*v.*-23*v.*
tavola dei segni zodiacali	129*v.*-130*r.*	26*v.*	43*v.*	39*v.*	manca	37*v.*, 43*v.*
pianeti che reggono i sette giorni della settimana	109*v.*	27*r.-v.*	41*v.*-42*r.*	manca	manca	23*v.*
i pianeti e il loro corso	manca	manca	manca	manca	40*r.*	40*v.*
« venti et loro proprietadi »	manca	manca	manca	manca	manca	9*r.*
elenco delle stelle, giorno in cui sorgono e loro influenza sulle fortune umane	109*v.*-110*v.*	27*v.*-29*r.*	10*v.*-12*v.*	manca	44*v.*	9*r.*, 23*v*-24*r.*, 47*r.*
elenco mese per mese dei giorni sfortunati	110*v.*-111*v.*	29*r.-v.*	12*v.*-13*v.*	manca	44*r.*	24*r.*, 47*r.*
« 4 tempore »: giorni nei quali è previsto digiunare	111*v.*	30*r.*	14*r.*	manca	44*r.*	24*r.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ARGOMENTI	carte del da Rodi	carte del di Versi	carte del *C.M.* 17	carte dello Zorzi da Modone	carte dell' Egerton 73	carte delle *Ragioni antique*
durata delle stagioni	manca	manca	manca	manca	44 *r.*	manca
calendario per i dodici mesi dell'anno	94 *v.*-102 *r.*	30 *r.*-39 *r.*	2 *r.*-10 *v.*	manca	80 *r.*	17 *v.*-18 *v.*, 48 *r.-v.*
« amaistramento per tuor sangue a chi fexe bexogno »	102 *r.-v.*	39 *r.*-40 *r.*	manca	manca	44 *r.*	manca
entrata del porto di Venezia	118 *r.*-119 *r.*	40 *r.*-41 *v.*	78 *r.*-80 *r.*	manca	manca	24 *v.*
indicazione delle maree del porto di Venezia	118 *r.*-119 *r.*	42 *r.*	80 *r.-v.*	manca	manca	24 *v.*-25 *r.*
portolano del mar Adriatico: costa istriana, dalmata e pugliese	manca	42 *r.*-44 *v.*	80 *v.*-83 *r.*	manca	67 *r.*-68 *r.*, 77 *v.*, 79 *r.-v.*	7 *r.*, 14 *v.*
portolano di Puglia: da Vieste a Otranto	190 *r.*-192 *r.*	44 *v.*-47 *v.*	99 *v.*-103 *v.*	manca	68 *r.*, 77 *v.*, 78 *r.-v.*	47 *v.*
portolano del mar Ionio ed Egeo	manca	manca	83 *v.*-92 *r.*	manca	68 *v.*-70 *r.*	45 *v.*-46 *r.*
portolano del Mar Nero	manca	manca	92 *r.*-94 *r.*	manca	manca	46 *r.-v.*
portolano del Capo Mallio	manca	manca	94 *r.*-97 *v.*	manca	manca	46 *v.*
portolano del golfo di Salonicco	192 *r.*-193 *r.*	48 *r.*-50 *r.*	97 *v.*-99 *v.*	manca	70 *r.*	45 *v.*-46 *r.*
« portolan per la Soria »: costa egiziana, palestinese, libanese e siriana	manca	manca	manca	manca	71 *r.*-72 *r.*	8 *r.*-9 *r.*
portolano delle coste egiziane, siriane, libanesi e palestinesi di Benedetto di Piero	manca	manca	manca	manca	manca	15 *r.-v.*
portolano delle coste di « Barbaria » fino a Gibilterra	manca	manca	manca	manca	72 *v.*-74 *r.*	manca

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ARGOMENTI	carte del da Rodi	carte del di Versi	carte del *C.M.* 17	carte dello Zorzi da Modone	carte dell' Egerton 73	carte delle *Ragioni antique*
portolano delle coste occidentali mediterranee da Gibilterra a Messina	manca	manca	manca	manca	75*r.*-77*r.*	manca
portolano di tutta la costa atlantica, cioè Spagna, Portogallo e Francia	119*v.*-122*r.*	50*r.*-54*r.*	103*v.*-108*r.*	manca	manca	manca
portolano del canale della Manica: da Ouessant a Calais	122*r.*-124*v.*	54*v.*-57*v.*	108*r.*-112*r.*	manca	79*v.*	13*v.*-14*r.*
maree di tutta la costa atlantica di Spagna, Portogallo, Francia e Fiandra	122*r.*-124*v.*	58*r.*-61*r.*	112*r.*-115*r.*	manca	manca	10*r.*-*v.*
maree di Irlanda, Inghilterra, Francia e Fiandra	122*r.*-124*v.*	61*r.*-65*r.*	115*v.*-119*v.*	manca	manca	10*v.*-13*v.*
entrata nei porti di Santander, Sluis e Sandwich	125*r.*-126*v.*	manca	manca	manca	manca	manca
maree del porto di Messina	manca	manca	manca	manca	51*r.*	manca
nomi dei venti in spagnolo	manca	65*r.*	manca	manca	manca	manca
rotta con scandaglio del canale della Manica	125*v.*-126*v.*	65*v.*-67*r.*	119*v.*-122*v.*	manca	79*v.*	manca
tariffe doganali pagate dalle galee veneziane nei porti di Messina, Palermo, Maiorca, Malaga, Estepona, Tarifa, Cadice, La Coruña, Sluis e Bruges	manca	67*v.*-71*r.*	71*v.*-75*v.*	manca	50*v.*-51*r.*	manca
regalie da versare una volta giunti a destinazione al duca di Borgogna	manca	71*r.*-72*r.*	75*v.*-76*r.*	manca	51*r.*	manca

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ARGOMENTI	carte del da Rodi	carte del di Versi	carte del *C.M.* 17	carte dello Zorzi da Modone	carte dell' Egerton 73	carte delle *Ragioni antique*
ammende che il capitano della flotta deve far pagare in caso di bestemmie, furti, delitti, vendita delle armi, mancata osservanza dei compiti impartiti, ecc.; ordini del capitano per la navigazione a vela di giorno, di notte, in caso di battaglia, per il riconoscimento di nave alleate, ecc., attribuiti al capitano Andrea Mocenigo e all'anno 1428	111*v.*-117*v.*	72*r.*-84*r.*	57*v.*-71*v.*	manca	48*r.*-49*v.*	manca
« ordeni e chomandamenti di tuti li capitani de tute le nave armade eseno fuora del porto de Veniexia »: altre regole sulla navigazione	manca	manca	manca	manca	49*v.*-50*v.*	manca
derrate alimentari necessarie all'equipaggio: biscotto, vino, formaggio e fave	117*v.*	84*v.*	76*r.*-*v.*	manca	51*r.*	manca
ordini dati alla ciurma e merci che i membri dell'equipaggio possono portarsi appresso (« portata »), elenco dei membri dell'equipaggio tenuti ad avere una balestra e salari	117*v.*-118*r.*	84*v.*-87*v.*	76*v.*-78*r.*	manca	manca	manca
istruzioni per tagliare le vele latine	126*v.*-128*v.*.	87*v.*-91*v.*	52*r.*-57*v.*	12*v.*-16*r.*	63*v.*-65*v.*	6*r.*-*v.*, 46*v.*-47*r.*
« raxion del marteloyo »	46*v.*-48*r.*	91*v.*-99*v.*	44*r.*-51*v.*	18*v.*-19*r.*	47*v.*-48*r.*	16*r.*

Fonte: SOTHEBY, *Catalogue* cit., pp. 116-119; A. CONTERIO, *Prefazione*, in *Pietro di Versi - Raxion de' marineri* cit.; *Arte veneziana del navigare* cit.; *ms. Cotton Titus A. XXVI* cit.; *ms. Egerton 73* cit.; G. BONFIGLIO DOSIO, *Prefazione*, in *Ragioni antique* cit., pp. X-XIX.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ALAIN CORBIN

LA MER ET L'ÉMERGENCE DU DÉSIR DU RIVAGE OU LA SPÉCIFICITÉ D'UNE FORME DE FASCINATION DE LA MER

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Connaissez-vous la mer? Préférez-vous aller à la mer ou à la montagne? Ces questions appartenaient naguère au langage courant. Le terme « mer » suggère ici, tout à la fois, un spectacle, une proximité, une mosaïque d'expériences sensibles fondées sur l'impression de se tenir au point de contact de la terre et de l'eau. Le sens ainsi conféré à « la mer » n'est pas directement dépendant des références à la navigation, à l'expérience de l'océan sans bornes. La mer dont il s'agit dans ce langage commun n'est pas promesse de découverte. Elle n'est pas territoire de l'aventure, chemin de l'exotisme; à moins que l'on ne songe aux nouvelles figures de l'aventure suscitées par le désir de cette expérience sensible des rivages que traduit le yachting, depuis le XVIIIe siècle, ou la plongée sous-marine, aujourd'hui. La mer évoquée dans ces expressions courantes n'est pas celle des périls et des drames; c'est une mer apprivoisée qui peut, tout au plus, procurer le spectacle d'un éventuel naufrage, expérience indissociable de la trouble délectation qu'une telle scène procure. La symbolique de cette mer appréciée du rivage diffère de celle qui a fait l'objet de plusieurs communications au cours de ce colloque.

En un mot, « la mer » qui constitue mon propos n'est pas celle de Christophe Colomb; d'où mon scrupule, voire ma gêne, à parler de cette mer-là.

Bien entendu, il y a quelque chose d'artificiel dans cette distinction. La lecture du paysage littoral se nourrit de représentations suggérées par le récit de l'expérience de la navigation. Il me semble néanmoins nécessaire de souligner ce partage. En effet, les historiens de la mer sont, fondamentalement, des historiens de la navigation, de ses techniques, de ses découvertes, de ses bienfaits, de ses périls et des guerres qu'elle engendre. Ce sont des specialistes de l'échange et de l'affrontement qui se consacrent à l'étude d'une des facettes prométhéennes de l'activité humaine. Mon propos, tout au contraire, concerne une mer éprouvée de la terre, c'est-à-dire d'un point fixe; une mer qui est d'abord expérience sensible, une mer dont les prestiges ne se déploient que parce qu'on la perçoit, non dans son infinité, mais à l'endroit où elle vient se briser. La station sur le rivage – plage, récif ou falaise –, contact des vacuités de l'air et de l'eau – la saisie de ce « royaume du vide » dont

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

parle Virgile, cité par Chateaubriand – engendre un faisceau d'émotions, de lectures du paysage, de schèmes rhétoriques et de pratiques sociales dont l'ensemble constitue ce qu'on appelle communément: *la mer*.

Objet mineur, dira-t-on. Ce n'est pas évident. Il suffit pour se convaincre de son importance d'évoquer certains de ses caractères propres. Cette mer-là est d'abord une *mer-spectacle* qui implique de celui qu'elle concerne une attitude « spectatoriale »; elle constitue, depuis la Renaissance – à la différence de la haute mer – un objet important de la représentation picturale. Du XVIIe siècle au milieu du XIXe siècle, cette « mer » possède une force d'évocation incomparable pour qui s'intéresse à l'histoire de la terre; et l'on sait l'importance de ses rivages dans l'émergence de la géologie. La figure du déluge – alors si prégnante – ne concerne pas exactement la haute mer qui est celle de la navigation; elle s'impose à la contemplation de l'eau infinie dans son rapport avec la terre. C'est en ce point de contact que la figure biblique du grand abyme bouleverse les représentations des périls de la mer; ceux-ci relèvent ici de l'imaginaire; l'évocation de la catastrophe suggère l'irruption brutale et la submersion, conçues comme châtiments divins.

La mer dont je parle devient, dès la fin du XVIIIe siècle, le lieu d'un rapport inédit du corps et de l'eau, d'une expérience neuve de la fusion ou de l'affrontement, d'une libération progressive de la gamme des nudités. C'est là que germent, se déploient et entrent en tension deux modèles de bains: celui que suggèrent l'hédonisme, la sensualité ou le simple désir de rafraîchissement et celui qu'impose, à partir du milieu du XVIIIe siècle, la visée thérapeutique. C'est en effet le rivage marin, et non la haute mer, qui possède le pouvoir de guérir tous les maux, dont parle Euripide, cité, au XVIIIe siècle, par le Dr Richard Russell. Le rivage autorise – et c'est ce à quoi certains poètes anglais sont sensibles à l'aube du XIXe siècle – une expérience polysensorielle des forces de la nature; j'y reviendrai.

Jusqu'au milieu de ce XIXe siècle, en un temps où les plongeurs ne peuvent atteindre plus d'une quarantaine de mètres, sous la surface de l'eau, la mer ainsi définie – c'est-à-dire le spectacle et le parcours de ses rivages – procure, paradoxalement, l'occasion d'imaginer les profondeurs. Seule, en effet, la marée basse présente le spectacle du grouillement obscène des fonds mis à nu sur l'estran découvert; elle expose – en réduction – les monstruosités supposées des grands fonds; elle suggère l'étude des origines de la vie. Ces bords seuls permettent une réelle perception des rythmes et des pulsations de la mer et donc l'écoute de leur éventuel retentissement sur la cénesthésie. D'où la fascination des valétudinaires – *invalids* – anglais et des poètes romantiques pour le séjour des grèves.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

En bref, « aller à la mer » est – à partir du milieu du XVIIIe siècle du moins et pour certaines catégories de la population occidentale – promesse de révélations multiples. Ce point de contact est, depuis l'Antiquité, perçu comme le lieu privilégié des métamorphoses. Le bord de mer est, en outre, devenu un endroit d'où il est particulièrement aisé de jouer de la multiplicité des codes esthétiques; d'où l'on peut se délecter, à l'envi, du sublime des tempêtes, du pittoresque des caps et des promontoires ou de la beauté des baies contournées.

« Aller à la mer » devient peu à peu promesse de découverte de plaisirs nouveaux: reconstitution du cercle primordial sur le sable de la plage, réaménagement des formes de l'hospitalité, de la chevauchée ou de l'errance; sans oublier la partie de pêche, la navigation de plaisance et – faut-il l'évoquer? – tout ce qui constitue la villégiature balnéaire. Ce dernier aspect de l'objet qui nous occupe a été, lui, très étudié; on peut même dire qu'il a focalisé l'attention des historiens des rivages, lesquels se sont voulus, avant tout, historiens des pratiques sociales de la villégiature.

En bref, on peut légitimement se demander – et je me fais ici quelque peu provocant – si cette mer, qui n'est pas celle du colloque, n'est pas, tout compte fait, la mer la plus riche. Non seulement par la diversité de ses composantes, mais aussi par la complexité de l'histoire des éléments qui la constituent. Ce territoire indécis des limites et des confins, de l'irruption et du refuge est lieu d'intensité des désirs et des émotions; et je ne parle pas des prestiges de la robinsonnade, au travers de laquelle s'approfondissent, se dédoublent et se reproduisent en abîme tous ces caractères. Ce territoire liminaire constitue un observatoire privilégié pour qui vise, par l'étude de cette aventure immobile, à percevoir l'évolution et l'entrelacs des systèmes de perception, d'appréciation, d'émotions.

En effet – est-il besoin de le dire? – ces difficiles objets n'échappent pas à l'histoire. L'on a évoqué, au cours de ce colloque, certaines des modalités de la représentation et de l'appréciation de la vague et de la houle à l'époque romaine; et l'on sait que le désir du rivage, alors si fort, a, semble-t-il, disparu durant un millénaire, puis qu'il a fait retour au XVIIe et surtout au XVIIIe siècles, en Occident, sous des formes renouvelées, cela va de soi. Je ne tenterai pas de détailler les manifestations de cette reviviscence d'un désir collectif que je me suis efforcé d'analyser ailleurs. Je voudrais seulement m'arrêter quelques instants sur certaines des conditions nécessaires à cette renaissance de la mer.

Le dessin de cette figure de la mer qui constitue notre objet supposait, tout à la fois, – les deux processus sont en effet indissociables – un renouvel-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

lement de la rhétorique et une mutation des modalités de l'appréciation; plus précisément, le retrait d'une rhétorique fondée sur le symbole et l'adoption d'une attitude qui pose la mer en spectacle côtier. M. Massimo Oldoni nous a entretenus, hier, de l'émerveillement, de la capacité du voyageur d'au-delà de la mer – qui est aussi un voyageur de l'au-delà du temps – de vivre la stupeur, de s'abandonner à la vision de l'excès de la baleine et de la montagne d'eau; voyageur médiéval qui se livre à une lecture symbolique de ces Leviathans et confère un sens mystique aux tempêtes. Mme Giovanna Petti-Balbi, en accord avec l'historienne française Christiane Deluz, a souligné la difficulté, pour les pélerins du Moyen-Age, de démêler le réel de l'imaginaire. Elle a souligné la pesée, sur ces chrétiens zélés, d'un système de croyances qui soumet leur regard et leur incontestable curiosité à l'égard de l'Orient au désir d'acquérir les mérites liés à leur aventure pieuse. P. Joukovski a montré qu'à la Renaissance, les textes consacrés à la mer étaient tissés de métaphores et de symboles. Les périls de la mer évoquaient, alors, ceux de la traversée de la vie par le chrétien; l'embarquement figurait la naissance, le port, le salut et la tempête les affres de l'existence qui assaillent le pécheur, menacé par l'enfer comme l'était le malheureux navigateur de se perdre dans les abîmes d'une mer satanique, peuplée de monstres. Il y a beau temps qu'A. Mandouze a, d'autre part, évoqué la Méditerranée, mer théologique, instrument de la diffusion de la parole apostolique. Il n'est pas besoin d'insister.

A partir de quel moment et selon quel processus logique, ce système de représentations s'est-il effacé au profit de l'attitude spectatoriale, génératrice d'émotions inédites? Questions essentielles, mais sans doute insolubles. Toute réponse implique, en effet, de postuler qu'il n'est pas d'écart, ou si l'on préfère de distance, entre le dit et l'éprouvé et, surtout, entre le non-dit et le non-éprouvé; ainsi, je laisse aux spécialistes de l'époque médiévale le soin de discerner un éventuel système d'émotions ou d'appréciations positives, caché sous le langage symbolique du drame.

Le basculement des représentations de la mer qui s'effectue par la suite pose, en outre, toutes sortes de problèmes. Je n'évoquerai que quelques – uns de ces obstacles, en m'efforçant de les souligner par des questions précises. Comment, par exemple, démêler l'écheveau des rapports qui nouent la représentation picturale des rivages hollandais à l'histoire de la peinture de paysage, à celle d'une peinture de marine, hantée par l'exaltation de la puissance des Provinces-Unies, favorisées de la Providence, et à la visée d'édification qui incite à identifier les rivages de la mer poissonneuse du nord à ceux du lac de la pêche miraculeuse? Il serait fort simpliste de parler, ici, de détache-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ment à l'égard du symbolique. Autre exemple: les premiers poètes français à dire les joies procurées par le parcours des rivages sont ceux de la génération de Saint-Amand (première moitié du XVIIe siècle). Or, ces plaisirs sont, chez eux, pénétrés des prestiges de la retraite et de la méditation; surtout, ils sont soumis à la délectation que procure le spectacle de l'illusion. Les miroitements, les réfractions, les jeux d'optique perçus dans la contemplation des vacuités mouvantes du haut de la falaise focalisent leur attention; en ce temps fasciné par l'anamorphose, ce plaisir de la vue est soumis à un système d'appréciation différent de celui qui, quelques décennies plus tard, allait susciter l'exaltation des beautés de la nature.

Et que dire de l'emprise de la peinture italienne de marine sur l'aristocratie anglaise et française! Elle pose, elle aussi, de difficiles problèmes à l'historien des systèmes de représentation et d'appréciation. Ainsi, chacun connaît la vogue des oeuvres du Lorrain auprès des collectionneurs d'Occident, tout au long du XVIIIe siècle. Le peintre, qui, au siècle précédent, avait tenu à observer et à croquer sur le motif les rivages italiens a imposé, en ce siècle d'amateurs, une puissante figure de la mer. Les courtisans français avaient pour habitude de se rendre à Dieppe *pour voir la mer* et manger du poisson. Cette conduite stéréotypée indique clairement le primat de l'attitude spectatoriale et celui de la vue. Il s'agissait, pour eux, de se poster, face à la mer, dans la position du spectateur d'un tableau de marine. Mais il y a plus – et j'avoue qu'il m'a fallu un certain temps pour discerner cela –: Joseph Vernet et les peintres dont ces aristocrates étaient familiers ont imposé avec une telle force leur figure de la mer que « *voir* » celle-ci signifie alors la voir agitée, tempêtueuse. Marmontel avoue sa déception, lors de sa première expérience visuelle de la mer; il dit la préférer sur les tableaux de Joseph Vernet; c'est qu'en cette première occasion, il n'a contemplé qu'une eau calme. Ainsi s'éclaire le sens véritable de phrases tellles que: « Je suis allé à Dieppe, mais je n'ai pas vu la mer ».

Ce détour culturel par un apprentissage pictural, par la représentation de la mer, s'accorde au goût du pathétique qui se déploie alors; il répond notamment à l'attrait qu'exerce la scène de naufrage, laquelle permet à l'artiste de décliner les âges de la vie, les statuts sociaux, la taxinomie des valeurs et des attitudes, de dresser l'inventaire des passions, de jouer de l'érotisme des postures des victimes féminines. Dans le cas français que j'évoque, l'antécédence et le primat de la représentation picturale et la prégnance d'un genre littéraire, le récit de tempête et de naufrage, sont évidents. Ils l'emportent sur l'expérience directe, laquelle demeure, de ce fait, essentiellement visuelle.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Dans le même temps, d'autres types de voyages, d'autres manières de voyager – fort différentes de la journée à Dieppe – banalisent, en Occident, ce type d'attitudes, soumises à la représentation picturale et à la référence antique. Le Grand Tour des Anglais, notamment le voyage d'Italie – tant étudié – et, plus précisément, compte tenu de notre objet, sa séquence napolitaine ont joué un rôle déterminant. Il n'est pas besoin d'insister.

Mieux vaut s'interroger sur ce qui se trouve à la racine, sur ce qui a, tout à la fois, autorisé et conditionné l'appréciation sensorielle directe de la mer. Poser cette question, c'est s'interroger sur le grand basculement du rapport de l'homme à la nature qui, de Cassirer à Michel Foucault ou, plus récemment, Keith Thomas, a occupé tant d'historiens. En effet, ce qui autorise l'appréciation des rivages vaut, selon, il est vrai, d'autres modalités, pour la campagne, la forêt ou la montagne. La question, ici, nous dépasse. Bornons-nous à considérer ce qui concerne les rivages. Ce qu'on baptise physico-théologie, en Angleterre comme aux Provinces-Unies – alors banalisée par la lecture anglicane des Psaumes – et ce qu'on appelle en France la théologie naturelle, naguère si bien étudiée par Henri Brémond, ont joué un rôle décisif. Chanter interminablement le *Spectacle de la Nature* comme le fait, au milieu du XVIIIe siècle, le bon abbé Pluche, détailler toutes les beautés du monde voulu par Dieu, telles qu'elles se déploient sous les yeux du chrétien zélé, a désamorcé, retourné le système de représentations ordonné par les horreurs, les monstruosités de la mer satanique, les obscénités de la montagne, ces effrayants vestiges du déluge. La théologie naturelle introduit une distance entre l'homme et le cosmos. Elle le détache des influences qui le reliaient directement aux autres ordres de la création. Elle transforme, pour lui, le monde en spectacle. Elle restaure d'une certaine manière le paradis terrestre. Elle constitue en hymne le geste même de la contemplation de la nature; elle provoque – ou enregistre –, du même coup, l'affaissement des lectures symboliques du monde. A la fin du XVIIIe siècle, Bernardin de Saint-Pierre, à la recherche des harmonies de la nature et, quelques années plus tard, Chateaubriand rédigeant le *Génie du Christianisme* – et il s'agit des deux grands inventeurs de la mer dans la littérature française – illustrent, tardivement, cette exaltation de la Providence; le premier surtout, qui s'est fait, inlassablement, le chantre des beautés littorales.

La théologie naturelle – et c'est à cela que je voulais en venir – se trouve à la racine de la renaissance du désir des rivages de la mer. Certes, elle n'est pas la seule des influences qui ont conduit le processus: la nécessité de lutter contre la mélancolie, le cours même de la médecine de l'âme – et je songe

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ici aux pages enflammées du docteur Maret sur les vertus du bain –, les affres de l'inquiétude, la crainte de l'hystérie conduisent à l'exaltation du bain de mer; et plus encore, sans doute, la logique d'une thérapeutique par le choc, l'effroi et le saisissement, fort à la mode en un siècle persuadé de l'importance du diaphragme sur l'économie nerveuse et anxieux de la perte d'énergie par l'enrichissement excessif de la civilisation, notamment pour l'homme qui se consacre aux travaux de l'esprit. A ce propos, l'invention de la mer – je reprends ici les termes de Michelet dont la *Mer* vient d'être réédité en langue italienne – par le docteur Richard Russell s'inscrit dans la continuité des injonctions de Floyer, lequel, dès l'aube du XVIIIe siècle, conseillait le bain dans les sources froides de l'Ecosse.

Paradoxalement, l'invention de la mer s'accorde à cette vogue du froid, mais avec l'intention de la tempérer. Nombre de confrères de Russell ont vu dans le bain de mer le moyen de faire se plonger dans des eaux tièdes – 12 degrés – des individus pusillanimes – des femmes, des enfants, des valétudinaires –, trop dépourvus d'énergie pour se tremper brutalement dans des eaux alors considérées comme réellement froides, c'est-à-dire d'une température de 8 à 9 degrés. Mais là ne me semble pas l'essentiel. Elève de Boerhaave, qui se trouve à la racine de sa réflexion, le docteur Russell était un homme pieux. Il raisonnait ainsi: Dieu est bon. Or, la maladie existe. Donc, le Créateur n'a pas manqué de placer dans la Nature le remède au mal. Le plus grand réservoir des forces naturelles est, incontestablement, la mer. Celle-ci constitue, en toute logique, le plus puissant des remèdes. A l'homme de savoir l'utiliser; il lui sera alors possible de contempler de véritables miracles.

A partir de 1755 et en moins de dix ans, le docteur Russell suscite une véritable ruée vers les rivages britanniques de la Manche; il provoque l'essor d'une villégiature balnéaire qui, en matière de pratiques sociales, n'est guère que transfert ou, plutôt, réaménagement du modèle élaboré dans les *spas* de l'intérieur. Quatre-vingt dix ans plus tard, Brighton l'emporte sur Bath. Mais là n'est pas l'essentiel, pour ce qui nous concerne. Le docteur Russell a défini « *la plage* » idéale; il a codifié les manières de se baigner. Il a dessiné, pour un siècle et demi environ, un modèle d'appréciation et un faisceau de pratiques somatiques qui se sont révélés dominants. Son client se doit de rechercher une mer froide, salée et, surtout, agitée. Il lui faut se rendre à la mer en une saison de relative fraîcheur. Lors du bain, il doit être fouetté par la vague; au sortir de l'eau, il lui faut combiner savamment l'exercice et le repos. La *mer* est particulièrement recommandée aux malades qui ont des ganglions, aux femmes hystériques ou stériles – la mer, dans l'imaginaire des

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Temps Modernes, constitue un réservoir de fécondité –, aux enfants rachitiques et aux *invalids* (valétudinaires) de toute sorte.

Il convient de souligner combien ce modèle de bain s'accorde, en outre, au code esthétique du sublime, à la médecine de l'âme que je viens d'évoquer, mais aussi aux modalités de l'écoute de soi qui se diffusent alors dans les classes dominantes. L'extrême précision des injonctions des médecins de cure balnéaire, les interrogatoires minutieux auxquels ils soumettent leurs clients, leur manière de tenir compte de l'idiosyncrasie, l'insistance avec laquelle ils réclament une analyse des sensations – en particulier la perception du « deuxième frisson » du baigneur – s'accordent à l'importance attachée, durant plus d'un siècle, à la cénesthésie, comme l'ont souligné Jean Starobinski ou Georges Gusdorf.

En revanche, il me paraît fort aventureux de soutenir, comme on a voulu le faire, que tout cela s'accorde à la montée de la bourgeoisie, à l'essor de ses valeurs et de ses conduites. *L'invention de la mer* a d'abord concerné la famille royale, la haute noblesse, la *gentry* anglaises; et l'on a constaté le même processus, en Allemagne comme en France, quand s'est développée la nouvelle mode venue d'Angleterre.

Michel Foucault invitait, naguère, à se méfier des fausses continuités. En voici un bon exemple. Depuis le milieu du XVIIIe siècle, la villégiature balnéaire n'a pas cessé de se diffuser. Aucune rupture n'est venue, à première vue, interrompre durablement son essor. Cette croissance a fait l'objet de nombreux travaux. Mais l'on a peu montré les mutations profondes qui se sont opérées, sous cette apparente continuité. En un mot, l'Occident a conservé, depuis deux siècles et demi, le goût des rivages; mais ses habitants ne sont pas venus y satisfaire les mêmes désirs. Ainsi, dès l'aube du XIXe siècle, le bain tiède refoule le bain froid; quelques décennies plus tard, certains praticiens commencent de vanter les vertus du soleil; et le *Sea, Sex and Sun* qui constitue* le modèle actuellement dominant se dessine, de bien des façons, comme l'antithèse de celui qui a été, jadis, élaboré par le docteur Russell. L'historien des systèmes d'appréciation se doit donc de résister à cette apparente continuité; il lui faut discerner les glissements successifs, les relais qui ont permis la permanence de l'essor d'une villégiature balnéaire dont la gamme des attraits n'a cessé d'évoluer.

---

* Pour combien de temps? Car il est aujourd'hui mis en question: que l'on songe à la quête actuelle du vent par amour de la glisse, à la mise en évidence des risques du soleil et à l'essor de la thalassothérapie, du goût pour ses bains bouillonnants et ses douches à jet.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Procédons, dès lors, autrement et tentons, dans cette perspective, d'esquisser la généalogie du modèle aujourd'hui dominant. Tandis que le docteur Russell « inventait la mer » à Brighton, les villageois du pays Basque, nombre d'habitants de Bayonne ou de Saint-Sébastien, connaissaient depuis longtemps les plaisirs du bain de mer, mais selon un tout autre modèle. Il s'agissait ici d'un bain moins strictement codifié que le précédent, d'un bain collectif pénétré d'hédonisme et de sensualité, qui faisait se mêler les sexes dans les rochers ou les grottes du littoral; bain ludique aussi, comme celui que pratiquaient les jeunes gens – mais pas les jeunes filles, semble-t-il – à la belle saison, le long des rivages méditerranéens.

Ici, nous considérons un modèle, il est vrai, légèrement différent des précédents; on pourrait le qualifier de bain de rafraîchissement. Celui-ci était couramment pratiqué en Angleterre, avant 1750, le long des rivages de la mer, mais *l'eté* essentiellement; ce qui le distingue radicalement du modèle thérapeutique initial, que je viens d'évoquer. Il conviendrait enfin de décrire le modèle d'un bain que l'on pourrait baptiser néo-classique, tel qu'il se pratiquait à la fin du XVIIIe siècle. Je songe, ici, à ces *dilettanti*, à ces voyageurs allemands ou anglo-saxons qui aimaient, le long des rivages de la baie de Naples ou de la Grande Grèce, organiser et contempler le bain de jeunes éphèbes qui leur semblaient reconstituer des scènes antiques. Parfois, ces amateurs n'hésitaient pas à se mêler à ces ébats juvéniles. C'est ce milieu d'artistes, d'esthètes et d'antiquaires qui a produit, à ma connaissance du moins, les premiers textes qui disent les plaisirs suscités par la transparence de l'eau.

A la fin du XVIIIe siècle donc, plusieurs modèles se dessinent qui préfigurent ceux qui dominent actuellement; mais, durant de longues années, ils ont été étouffés par le bain thérapeutique, par sa rigoureuse codification, par la stricte séparation des sexes et des classes et par l'interdit des nudités qu'il induit. Le cas de Biarritz se révèle, à ce propos, très révélateur. A partir des années 1830, date de la venue des Anglais, la plage devient lieu de tension entre les deux principaux modèles que je viens d'évoquer. Cette brève revue conduit, en effet, à souligner l'enchevêtrement des systèmes d'appréciation et de pratiques, simultanément à l'oeuvre dans un même lieu et au sein d'une même société.

Au cours du premier tiers du XIXe siècle déjà – et je m'en tiendrai à cette courte période –, le système d'appréciation des rivages de la mer évolue. L'allongement de la durée géologique, qui pose désormais le million d'années comme unité de temps, la diffusion de la connaissance et donc de la per-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ception des phénomènes d'érosion, fluviale et glaciaire, la fascination des romantiques pour les profondeurs de la terre, l'élaboration puis la banalisation du langage de la géologie – notamment l'invention de l'échelle et de la coupe stratigraphiques – induisent d'autres lectures des épaisseurs, de nouveaux regards portés sur la falaise, autorisent d'autres quêtes savantes le long des littoraux. En un mot, tous ces facteurs créent de nouveaux paysages, si l'on veut bien admettre que ceux-ci sont d'abord des lectures. Du même coup, d'anciens paysages s'effacent; il en est ainsi de ceux qui étaient construits en fonction de l'évocation des déluges et des catastrophes.

Cette évolution, assez rapide puisqu'elle s'opère en une quarantaine d'années, s'accompagne d'un nouveau rapport du corps et de la mer, lequel ne se réduit pas, en effet, à l'expérience du bain. C'est un ensemble de pratiques, d'usages de la plage qui s'organise, puis se banalise, inventé ou éperonné par la poésie. Dans les écrits de Friedrich Von Stolberg, de Byron, de Shelley ou de Chateaubriand, se dessinent de nouvelles modalités d'appréciation; moins soumises que naguère au primat du visuel, elles traduisent la quête des plaisirs que procure l'engagement des cinq sens dans le parcours des rivages. Pour l'historien qui souhaite suivre cet élargissement de la richesse des émotions, la poésie, en effet – qui n'est, en aucun cas, preuve de pratiques – se présente comme une source majeure de l'histoire des systèmes d'appréciation. Les grottes cessent alors, peu à peu, d'être celles de Calypso, de Didon, voire celle de Fingal. Ces poètes romantiques, fascinés par le vide que permet de mesurer l'écho ou l'aile du goéland, hantés, tentés par la chute, par le gouffre, habités du fantasme d'engloutissement, avides de toutes sortes de procédures de cosmisation de l'individu, de fusion panthéiste, proposent à leurs lecteurs des schèmes qui modifient les émotions et, parfois, les usages de la plage. Tous ces éléments qui passionnent aujourd'hui les spécialistes des structures anthropologiques de l'imaginaire, disciples de Bachelard ou de Gilbert Durand, induisent, en effet, de nouvelles modalités du bain, allongent les sations sur le sable, suggèrent de nouvelles promenades et de nouvelles poses sur l'estran ou sur les rochers, dessinent l'errance sur les grèves, proposent un nouveau *voyage dans la substance*, pour reprendre le titre du livre magnifique de Barbara Stafford, consacré, il est vrai, aux nouvelles modalités d'appréciation du paysage, suscitées par les voyages exotiques.

Je me suis efforcé d'analyser, ailleurs, ce profond renouvellement des quêtes et des plaisirs. Aussi, mieux vaut, pour terminer, évoquer les risques et les difficultés d'une telle histoire. Le piège des fausses continuités ne constitue pas, en effet, le seul obstacle aux recherches sur l'évolution des systèmes

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

d'appréciation. Cette histoire, fort exigeante, présuppose une connaissance des systèmes de croyances, de convictions scientifiques et de normes qui structurent le témoignage et dessinent la configuration du non-dit.

Les systèmes d'appréciation simultanément à l'oeuvre au sein d'une société s'entremêlent, au coeur même de l'individu. En cette matière, toute réduction à une histoire qui proposerait des ruptures franches, dessinerait des étapes tranchées, toute étude faite de basculements, de substitutions, de *turning points* se révèlerait trompeuse, artificielle, puisqu'en cette matière tout est entrelacs et recouvrements.

Du même coup, on peut penser que toute tentative en vue de traquer l'émergence est, elle-même, fallacieuse car il n'est pas, dans ce glissement général, d'émergence véritable autre que celle que les contemporains prétendent percevoir ou que les historiens instituent. En un mot, la conclusion de mon propos tend, d'une certaine manière, à l'abolir, à faire imploser le titre même de ces quelques réflexions consacrées à: « La mer et l'émergence du désir du rivage ». Reste du moins la croyance profonde en l'existence de l'objet initialement défini: la spécificité et l'historicité d'une forme de fascination de la mer, appréciée dans ses noces avec le rivage.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

MICHEL BALARD

BISCOTTO, VINO E... TOPI: DALLA VITA DI BORDO NEL MEDITERRANEO MEDIEVALE

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

In una pagina del « Libro del Consulado del mar », di cui l'ultima redazione risale agli anni 1340-1400, compaiono i topi ed i gatti in un divertente balletto. Se non ci sono gatti a bordo, il patrono della nave deve risarcire i mercanti per i danni provocati dai topi, a meno che costui abbia potuto, grazie ad uno scalo, sostituire i gatti morti a bordo. In questo caso, i mercanti perdono ogni diritto ad un risarcimento[1].

Nelle leggi marittime, i riferimenti agli animali parassiti non sono molti. Il branò citato del « Libro del Consulado del mar » evidenzia un aspetto, certo minore, della vita di bordo sulle navi medievali, ma un aspetto evidenziato anche dai viaggiatori e pellegrini a proposito delle spaventose condizioni dei viaggi marittimi nel Mediterraneo medievale. Benché abbiano stipulato un contratto con il patrono della nave, i passeggeri sono trattati male da costui, dispongono di uno spazio ridottissimo per la loro persona ed i bagagli, entrano in conflitto con i pidocchi ed i topi, con i quali si disputano un biscotto duro come la pietra[2], bevono un'acqua fetida e soffrono tutte le miserie del mondo - un cibo monotono sprovvisto di vitamine, il timore dei Turchi, dei pirati e dei temporali - prima di arrivare al termine del viaggio e della loro penosa ascesa. In poche parole, se si dà fiducia ai racconti dei viaggiatori e dei pellegrini del Quattrocento, il passaggio oltremare rappresenterebbe quasi un anticipo dell'Inferno.

La vita di bordo non corrisponde sempre a queste descrizioni, scritte nella loro grande maggioranza da viaggiatori venuti dall'entroterra o dall'Oltre-

---

[1] J-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Parigi 1828-1845, t. 2, p. 75. Si veda anche l'edizione più completa di A. Capmany y de Montpalau, *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona 1961.

[2] Si veda la definizione del biscotto da parte dell'autore del *Voyage de la Saincte Cyté de Hierusalem*, ed. Ch. Schefer, in *Recueil de Voyages et de Documents pour servir à l'Histoire de la Géographie*, 2, Parigi 1882, p. 25: « c'est du pain cuit deux fois pour l'empêcher de moisir, et si bien qu'au bout de trois jours, il est aussi dur qu'à la fin d'une année ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

monte, per i quali di solito il mare è considerato come un elemento nemico – Santo Brasca diceva che non è naturale per l'uomo di navigare – e gli armatori sono ritenuti persone di poca fiducia, pronte ad ingannare i passeggeri ed a trarne il maggiore profitto. Per definire quale era in realtà la vita di bordo, la lettura dei racconti di viaggio deve essere completata e verificata sulla base della testimonianza dei libri di bordo, che registrano le spese sostenute per la compagnia – cioè la comunità dell'equipaggio e dei passeggeri. Questi libri mettono in evidenza il contrasto non soltanto tra ufficiali e marinai, ma soprattutto tra le diverse categorie di passeggeri. Essi dimostrano l'impatto della disgregazione della compagnia fra Tre e Quattrocento, conseguenza diretta della così detta « rivoluzione marittima del Medioevo », studiata da Frederic Lane, che ne deduceva l'abbassamento del salario e del cibo dei marinai[3]. Sulla base dei suoi studi[4], vorrei sottolineare l'impatto decisivo di questa rivoluzione nell'organizzazione della vita di bordo, per quanto riguarda l'alloggio, il cibo e la vita quotidiana. La compagnia del dodicesimo secolo, che non distingueva tanto le condizioni di vita dell'armatore, dei mercanti e dei marinai a bordo, si disgrega a favore di una maggiore diversità, che rifletta le condizioni sociali nei viaggi marittimi, tanto che questi fossero compiuti su navi mercantili quanto su galere da guerra.

Alla fine del Medioevo, il viaggio marittimo viene organizzato in modo contrattuale, tanto per i nobili, i mercanti, i pellegrini quanto per i marinai e i galeotti. Il Senato veneziano si trasforma in agenzia di viaggio all'occasione del trasferimento in Terra Santa di grandi personaggi che richiedono un passaggio sulle galee veneziane per loro stessi e per il loro seguito. Lo Stato noleggia una galea con tutto l'armamento e il vettovagliamento per il passaggio oltremare, mentre consente un dono di benevolenza per onorare i grandi visitatori. Così, Enrico di Lancastre riceve una somma di 300 ducati al momento della partenza, ma deve sborsare uno *skippagium* di 2785 ducati per avere a disposizione la galea affidatagli[5]. Nel 1398 il duca di Mantova è

---

[3] F.C. Lane, *Salari e reclutamento dei galeotti veneziani 1470-1580*, in *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 176-200; lo stesso argomento in J.-C. Hocquet, *Gens de mer à Venise: diversité des statuts, conditions de vie et de travail sur les navires*, in R. Ragosta, *Le genti del mare Mediterraneo*, 2 voll., Napoli 1981, 1, pp. 103-168.

[4] Studi raggruppati nel volume sopra citato, *Le navi di Venezia*.

[5] L. Toulmin Smith (ed.), *Expeditions to Prussia and the Holy Land by Enry Earl of Derby 1392*, Londra, Camden Society, n.s. n° 52, 1894, pp. 278-279.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

accolto gratuitamente su una delle galee di Beirut, in quanto è accompagnato da un seguito di 35 persone che pagano il passaggio. Lo stesso avviene l'anno successivo per un nobile francese, accompagnato da 20 persone[6]. In questo caso, principi e nobili organizzarono con il loro seguito la vita a bordo della nave, riservandosi gli spazi più comodi nei castelli di poppa, dove è anche collocata la camera delle donne[7].

Il contratto stipulato con i mercanti è meno esplicito. I primi atti di noleggio del Duecento si interessano soprattutto alle merci, al volume del carico e al pagamento del nolo. Non dicono quasi nulla sulle condizioni di trasporto dei mercanti stessi, ad eccezione del prezzo del noleggio. L'unico accenno viene dai contratti genovesi degli anni 1251-1253: le navi trasportano da 40 a 100 passeggeri, tra i quali sono escluse le donne, i falconi e gli astori[8]. Invece, secondo il Libro del Consulado del mar, i mercanti sono accolti a bordo dallo scrivano e dal nocchiero, che affidano il posto migliore a quelli che trasportano la più grande quantità di merci[9].

I pellegrini ci hanno trasmesso i racconti più dettagliati sulle condizioni dell'imbarco. Santo Brasca e, soprattutto, Felix Faber nel suo *Evagatorium*, hanno trascritto le clausole del contratto stipulato con il patrono della nave, secondo un modello adottato nei trasporti veneziani di pellegrini. Faber, che andava in Terra Santa per la seconda volta, intendeva imporre al patrono della « Contarina » clausole molto precise, non accettate del tutto dall'armatore. Il prezzo del passaggio costituisce il punto essenziale del dissenso. Già nel Duecento, variava a seconda del posto attribuito ai pellegrini, sulla base del loro grado sociale. Marsiglia richiedeva quattro libre tornesi per la prima classe, cioè un posto nel così detto « paradiso », nel castello o sulla prima coperta; tre libre per la seconda classe, che corrispondeva alla seconda coperta e ai corridori, là dove un po' d'aria fresca entra dai portelli di carico; e infine due libbre per una terza classe, relegata nei livelli inferiori della nave[10].

---

[6] Archivio di Stato di Venezia, Senato Misti, reg. n° 43, ff. 62*v*.-63*r*., 69*v*., 76*r*., 78*r*.; n° 44, ff. 47*r*.-*v*., 107*v*.-108*r*.

[7] H.F.M. Prescott, *Le voyage de Jérusalem au XVe siècle*, Parigi 1959, p. 69.

[8] E.-H. Byrne, *Genoese Shipping in the XIIth and XIIIth Centuries*, Cambridge (Mass.), 1930, pp. 86, 95-96, 100, 107, 115-116; L. Balletto, *In tema di marineria genovese*, in *Le genti del mare Mediterraneo* cit., pp. 365 e 368.

[9] J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes* cit., t. 2, p. 79.

[10] A. Jal, *Pacta naulorum des années 1246, 1268 et 1270*, in J.-B. Champollion-Figeac, *Documents historiques inédits*, Paris 1841, 1, p. 605.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Nelle loro proposte del 1268, i Veneziani offrivano ai cavalieri un posto sotto il ponte, nello spazio tra l'albero maggiore e la poppa; agli scuderi un posto sul ponte, e ai modesti pellegrini uno spazio tra l'albero e la prua, là dove si risentono di più i movimenti della nave. I contratti veneziani del Quattrocento prendono in considerazione la condizione sociale del pellegrino. Il prezzo del passaggio va da 20 a 60 ducati: Casola sborsa 60 ducati ma è accolto alla tavola del capitano, e la somma copre tutte le sue spese di viaggio via mare e via terra, cioè il transito da Giaffa a Gerusalemme[11]. Secondo l'*Informacon for Pylgrymes*[12], si possono pagare 50 ducati per il trasporto, il cibo ed un posto « buono e onesto » a bordo. Felix Faber sborsa 40 ducati, Bernhard von Breydenbach 42, ma i pellegrini più poveri soltanto una trentina. I monaci di Terra Santa sono presi a bordo « gratis et amore », se non superano il numero di due per ogni viaggio[13].

Se passiamo dai pellegrini ai marinai, il contratto, ancora più breve, sottolinea gli obblighi del patrono in materia di salari, e dei marinai per la presentazione di un garante, per il loro imbarco e per quello della loro pacotilla. Le leggi marittime, più o meno simili nell'intero bacino mediterraneo, precisano le condizioni contrattuali a questo proposito, ma dicono poco sullo spazio occupato dai marinai: a Venezia è proibito a loro di insediarsi per la notte tra l'albero grande e la poppa[14].

L'imbarco e l'attribuzione dei posti a bordo manifestano la differenziazione sociale già in atto al momento della redazione del contratto. L'aiuto del patrono e dei marinai ai passeggeri è sottinteso per le persone di più alto grado sociale. Per i mercanti, il Libro del Consulado del mar fa obbligo al patrono di trasportare il baule e il letto del mercante e del suo servitore, a meno che il primo abbia soltanto una piccola quantità di merci da trasportare verso Alessandria, Acri o la Piccola Armenia[15]. Il servizio è dunque legato alla cifra del nolo pagato: il migliore posto al più importante mercante, il peggiore al più modesto, secondo l'attribuzione prevista dalle leggi marittime.

---

[11] M.M. Newett, *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem*, Manchester 1907, pp. 153-154.

[12] G.H. Freeling, *Informacon for Pylgrymes unto the Holy Londe*, Londra 1893, f.9b.

[13] Si veda J. Richard, *Le transport outre-mer des croisés et des pèlerins (XIIe-XVe siècles)*, in K. Friedland (ed.), *Maritime Aspects of Migration*, Colonia-Vienna 1989, pp. 37-38.

[14] F.C. Lane, *I marinai veneziani e la rivoluzione nautica del Medioevo*, in *Le navi di Venezia* cit., p. 153, n. 8.

[15] J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes* cit., t. 2, p. 80.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

I racconti dei pellegrini si soffermano di più sugli spazi occupati dai passeggeri, spazi molto ridotti. Già nel Duecento, un capitolo degli statuti di Marsiglia definisce lo spazio minimo da assegnare ai pellegrini, cioè 1m^2,03, vale a dire lo spazio appena necessario per stendersi di notte e disporre il proprio baule[16]. Le disavventure di Felix Faber, alla partenza da Alessandria, dimostrano le difficoltà dell'insediarsi a bordo. All'imbarco Faber e il suo compagno sono costretti a passare la prima notte seduti sui loro bagagli alla prua della galea, ingombrata da passeggeri e di merci, soprattutto di sacchi di cotone di Giaffa, acquisiti dai membri dell'equipaggio. All'alba, Faber riesce a scavalcare i corpi stesi sul ponte per arrivare al cassero, dove dormono il capitano e il patrono. Aspetta il loro risveglio per richiedere che gli sia attribuito un posto più adeguato. Il comito e lo scrivano sono incaricati di trovarlo. Finalmente, Faber è insediato contro la parete della stiva, in un bugigattolo definito da lui « spazioso e calmo », « il posto migliore della galea », sopra i sacchi di spezie, ma al quale ha accesso dopo un cammino in ginocchio nel buio completo. Può agganciare i vestiti sulla parete e disporre il suo letto sui sacchi di giengiovo, un modo come un altro per non sentire gli odori nauseabondi del fondo della stiva[17].

Di solito, i pellegrini disponevano di *loca* o *stantiae*, molto strette, dove stendere il proprio materasso e disporre le poche cose che sono costretti a portare con sé. L'autore anonimo del « Saint voyage de Jérusalem » ne fornisce un elenco che comprende non soltanto il letto, ma una stuoia, una corda e due barili, uno per l'acqua e l'altro per il vino. Santo Brasca vi aggiunge un gabbano per dormire sotto le stelle e un vestito caldo per affrontare d'inverno il viaggio di ritorno. Felix Faber, più raffinato, si è preoccupato di portare in più camicie, tovaglioli, asciugamani e guanciali. Secondo lo statuto veneziano del 1229, soltanto i cavalieri, i preti ed i mercanti dispongono di un armadio per mettere sotto chiave le proprie cose. I pellegrini hanno a disposizione un piccolo spazio in carena, i così detti *cumbae peregrinorum*, l'accesso ai quali è proibito ai galeotti per paura dei furti. Si può capire l'urgenza di imbarcarsi tra i primi, per poter disporre dei posti migliori, al centro della nave e vicino ai riquadri, tra i quali passa l'aria fresca. La vicinanza di uomi-

---

[16] J. Pryor, *The naval Architecture of Crusader Transport Ships*, in *The Mariner's Mirror*, t. 70/4, p. 374-375.

[17] R.P. J. Masson, *Le voyage en Egypte de Felix Fabri 1483*, 3 vol., Parigi 1975, t. 3, pp. 971-973.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ni e bestie spiega la rapida propagazione delle malattie, le vittime delle quali vengono immediatamente portate via e sottratte, come dice Faber, al puzzo del dormitorio comune.

Per quel che riguarda i marinai, i testi evidenziano la differenziazione crescente tra specialisti - balestrieri e artigiani - da una parte e rematori dall'altra. I primi godono di una situazione più o meno paragonabile a quella degli ufficiali di bordo, con « stantiae » vicine ai castelli, mentre i semplici rematori dispongono del loro banco, sotto il quale vengono ammucchiate le così dette « sportades » o « portate ». Si tratta di una quota di merci che sono esenti da ogni diritto di dogana e di nolo e che costituiscono quindi un supplemento, non trascurabile, al salario dei marinai, a tal punto che questa quota di merci viene regolata dalle leggi marittime[18]. Per i galeotti, il luogo di lavoro è anche spazio di riposo: il loro ponte è sovrapposto al dormitorio dei pellegrini.

La rivoluzione nautica del Medioevo è stata la causa principale della degradazione della condizione dei marinai; ha approfondito la differenziazione tra gli specialisti del mare e i semplici rematori, ma anche tra i mercanti ed i pellegrini, a seconda delle loro condizioni sociali. Alla fine del Medioevo, la comunità dei marinai e dei mercanti a bordo non esiste più; il viaggio è più o meno comodo a seconda dei mezzi finanziari e della fama dei passeggeri.

Molto è già stato scritto sull'alimentazione della gente di mare[19]. Ma è stato soprattutto preso in esame il cibo dei marinai, e non tanto quello degli ufficiali e dei passeggeri. Certo, il regime alimentare dei marinai è considerato come una costante internazionale e stabile attraverso i secoli medioevali. Ricordiamo innanzitutto i dati fornitici da Marino Sanudo Torsello, nel suo progetto di crociata contro l'Egitto (1320)[20]. La dieta quotidiana è costitui-

---

[18] J.-C. Hocquet, *Gens de mer à Venise* cit., pp. 161-162; J. Guiral-Hadziiossif, *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*, Parigi 1986, p. 231-232.

[19] F.C. Lane, « Salari e regime alimentare » cit.; J.-C. Hocquet, *Gens de mer à Venise* cit.; J. Guiral-Hadziiossif, *Valence, port méditerranéen* cit.; Ch-E. Dufourcq, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age*, Parigi 1975; M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IXe-XVIe siècles*, Parigi 1983; M. Balard, *Navigations génoises en Orient d'après des livres de bord du XIVe siècle*, in *Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, nov-déc. 1988, pp. 788-791.

[20] M. Sanudo Torsello, *Liber secretorum fidelium Crucis terrae Sanctae recuperatione et conservatione*, in J. Bongars, *Gesta Dei per Francos*, Hanover 1611, pp. 60-64; i dati sono stati analizzati da F.C. Lane, *Salari e regime alimentare* cit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ta da 715 grammi di biscotto, mezzo litro di vino, 40 grammi di formaggio, 52 di carne salata, 98 di fave, cioè un totale di 3915 calorie provenienti per il 71% dai carboidrati, per il 14% dai grassi e per il 14% dalle proteine. Infatti, le leggi genovesi del 1339, al capitolo del « Tractatus marinariorum », fanno obbligo al patrono delle galee di consegnare ai marinai trenta oncie di biscotto al giorno, cioè 790 grammi, un po' più di quello che prevedeva Sanudo vent'anni prima[21]. Secondo le stesse leggi, il patrono delle galee leggere deve caricare 75 cantari di biscotto, cioè l'equivalente di 3 tonnellate e mezza, per il consumo di un equipaggio di 180 uomini in venticinque giorni: un'autonomia di consumo per un viaggio verso Costantinopoli o verso la Siria, poiché la stessa legge fa obbligo di completare il carico a Napoli o in Sicilia, secondo quello che era stato fino a quel momento consumato[22].

I libri di bordo genovesi confermano queste disposizioni. Il registro di Silvestro de Marinis, tenuto per il viaggio della galea Sant'Antonio da Genova ad Alessandria nel 1382, elenca tutte le derrate comprate prima della partenza, a Genova, per l'equipaggio: in primo luogo biscotto, vino e poi qualche barile di pesci salati: tutti prodotti radunati tra il 14 di gennaio e il 20 marzo, data della partenza. Negli scali, le spese per la ciurma sono rare: vino, acqua dolce e, soprattutto, cantari di biscotto, comprati a Messina, Reggio, Alessandria, Tripoli, e poi per il viaggio di ritorno a Corfù ed a Reggio di Calabria. A Messina e Reggio il pane fresco si sostituisce in parte al biscotto[23].

In Oriente, la dieta dei marinai è quasi uguale. Vediamo ad esempio il libro del legno di Bertono Iuro, che nel 1368 viaggia da Famagosta alla volta di Costantinopoli[24]. Prima della partenza, il patrono fa comprare 3 cantari e 76 rotoli di biscotto, cioè 858 kg., secondo le equivalenze date da Pegolotti. L'approvvigionamento corrisponde dunque al consumo di ottanta marinai, cifra dell'equipaggio, durante una quindicina di giorni; infatti, nessuna quantità in più viene comprata durante i quindici giorni di navigazione lenta tra Cipro e Rodi. Ma, subito dopo l'arrivo nell'isola dei Cavalieri, il patrono fa

---

21 V. Vitale, *Le fonti del diritto marittimo genovese*, Genova 1951, p. 65.

22 *Ibid.*, p. 93.

23 Archivio di Stato di Genova (ASG), Antico Comune, *Galearum marinariorum introytus et exitus*, n° 724. Si veda J. Day, *Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIVe siècle (1382)*, in *Annales E.S.C.*, 1961, pp. 629-656; M. Balard, *Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen an XIVe siècle*, in *Les grandes Escales. Recueils de la Société Jean Bodin*, t. 32, 1974, pp. 243-264.

24 ASG, *Galearum S. Georgii*, n° 2122/c; si veda il nostro lavoro *Navigations génoises* cit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

comprare 2 cantari e 38 rotoli di biscotto, cioè 548 kg., che bastano per una navigazione di una decina di giorni. Non si registrano altri acquisti durante i diciassette giorni di navigazione tra Rodi e Costantinopoli. Arrivato nella capitale bizantina, lo scrivano della nave compra il pane fresco, che si sostituisce del tutto al biscotto durante la lunga sosta del legno nel Corno d'Oro. Alla vigilia della partenza, il biscotto compare di nuovo: se ne comprano quasi sedici quintali, vale a dire quasi il corrispondente del consumo dell'equipaggio per un mese di navigazione. Nuovi acquisti sono fatti a Famagosta, a Rodi e a Napoli sulla via di ritorno del legno verso Genova. Lo studio attento della contabilità della nave e degli intervalli di tempo intercorrenti fra i due acquisti dimostra il valore dell'indicazione quantitativa di Marino Sanudo e delle leggi genovesi: si consumano più o meno 800 grammi di biscotto al giorno sulle navi medievali. Non c'è dunque da stupirsi se le spese per il biscotto rappresentano il 25% del bilancio della campagna navale di Paganino Doria nel 1351-1352, in occasione della battaglia del Bosforo[25].

L'armamento della nave prende a suo carico l'acquisizione del formaggio, di cui, come si è detto, Marino Sanudo prevede un consumo di una oncia al giorno. Secondo il giornale di bordo del legno di Bertono Iuro, le quantità acquisite sono abbondanti: 10 rotoli alla partenza da Famagosta, 50 rotoli al ritorno, 71 a Rodi al primo scalo, 3 rotoli e mezzo al secondo, e 20 rotoli al terzo, ma soltanto 20 rotoli durante la sosta di 112 giorni a Pera. Secondo la dieta prevista da Marino Sanudo la quantità comprata a Rodi nel gennaio 1369 fornirebbe il consumo di un equipaggio di ottanta uomini durante cinquanta giorni. Di fatti, si deve aspettare il 31 marzo per la registrazione di un nuovo acquisto di formaggio a Pera. Questa derrata entra dunque nel regime alimentare dei marinai, secondo le quantità indicate dal Sanudo.

Il problema della carne è più complesso. Secondo l'autore del « Liber secretorum », i marinai devono ricevere una porzione di carne salata - maiale - tre giorni alla settimana, il venerdì e il sabato essendo giorni di astinenza. L'asserzione del Sanudo è confermata dal Libro del Consulado del Mar[26] e si verifica esaminando il calendario delle spese fatte a bordo del legno di Bertono Iuro. Questo arriva a Pera il 6 di febbraio 1369; la carne viene comprata cinque volte fino al 13 di febbraio, giorno del martedì grasso. Gli acquisti

---

[25] M. Balard, *A propos de la bataille du Bosphore: l'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)*, in *Travaux et Mémoires*, t. 4, Parigi 1970, p. 454-455.

[26] J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes* cit., t. 2, p. 136.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sono allora sospesi fino al primo di aprile, giorno della Pasqua. Seguono dodici giorni con carne. Poi la carne entra nel regime alimentare dei marinai 18 giorni sui 44, che vanno fino alla partenza della nave il 28 di maggio. Non si registrano acquisti nelle giornate di venerdì e sabato, e neppure nei giorni delle Rogazioni. La carne salata compare di nuovo nei conti alla vigilia della partenza.

C'è poco da dire sul « companagium » che, secondo il Libro del Consulado del Mar, sarebbe composto di cipolle, di sardine o di altri pesci. Si è già detto che i barili di pesci salati sono menzionati tra le registrazioni fatte dallo scrivano di Silvestro de Marinis nel 1382. Allo stesso modo, il consumo di pesci si sostituisce a quello della carne durante tutta la Quaresima a bordo del legno di Bertono Iuro.

Rimane il problema delle bevande. L'acqua non compare mai nei conti, al di fuori dell'acquisizione di barili alla vigilia della partenza. Ma le leggi genovesi prevedono l'imbarco su tutte le galee di Romania o di Siria di un grande barile di dodici *metrete*, cioè di 1.150 litri[27]. La quantità sembra ridotta, ma si deve ricordare che ogni scalo permette di rinnovare senza grandi spese l'approvvigionamento di acqua. Soltanto il timore dei Turchi costringe i passeggeri della galea, dove si è imbarcato l'autore du « Voyage de la Sainct Cyté de Hierusalem », al consumo di acqua fetida, che provoca molti disturbi prima dell'arrivo a Lindo[28]. Per gli equipaggi delle galere armate, il rifornimento di acqua fresca è una necessità assoluta; si spiegherebbe così l'impossibilità per le flotte dei Fatimidi e poi dei Mamalucchi di fare una prolungata sosta nelle acque del Mediterraneo cristiano[29].

Il vino è una derrata di grande consumo. Infatti, costituisce « l'unico tonico che possa stimolare gli uomini esposti alle intemperie e alle stanchezze di un mestiere penoso »[30]. Se ne consumavano fino a tre litri a persona sulle navi dell'Atlantico e a discrezione sulle galee veneziane. Sulla base dei libri di bordo, non si può calcolare il vero consumo. Lo scrivano del legno di Bertono Iuro registra delle spese importanti ad ogni scalo per il vino: quattro acqui-

---

27 V. Vitale, *Le fonti del diritto marittimo* cit., p. 94.

28 *Le voyage de la Saincte Cyté de Hierusalem* cit., p. 113.

29 J. Pryor, *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1987, pp. 75-86.

30 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Parigi 1968, t. 2, p. 624.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sti a Famagosta e a Napoli, una botte di vino greco a Rodi, un caratello a Chio e trentotto acquisti durante la lunga sosta a Pera. Le quantità non sono mai registrate: non si può dunque conoscere il vero consumo, che Sanudo stima equivalente a quasi mezzo litro a persona. Si deve ricordare che il vino non rientra nelle spese dell'armatore, ma viene pagato dai marinai, sul loro salario.

I conti registrati nei libri di bordo permettono dunque di verificare la stima di Marino Sanudo e i brani delle leggi marittime riguardanti la dieta dei marinai: una dieta monotona, troppo ricca in carboidrati, povera in vitamine, che provoca tutta una serie di malattie gravi: scorbuto, pellagra, enteriti, senza parlare delle epidemie trasportate dalle navi, la peste e il tifo. Ma i libri di bordo evidenziano un altro tipo di alimentazione riservata agli ufficiali, con derrate fresche comprate in ogni scalo ma ad uso esclusivo degli « happy few ». Basta dare qualche esempio.

Sul legno di Bertono Iuro, i tempi di astinenza non sono sinonimo di assoluta privazione. Il pesce sostituisce la carne e, durante la Quaresima, lo scrivano registra ogni due giorni un acquisto di caviale: tempo felice in cui il consumo delle uova di storione era considerato comune! Di tanto in tanto una anguilla si offre all'appetito degli ufficiali. La verdura e la frutta introducono una bella varietà nella dieta quotidiana: rape e ravanelli a Famagosta; lattughe, cipolle, zucchine, fichi e mandorle a Rodi; zucchine e cocomeri a Chio; porri, cavoli, lattughe e riso a Pera. Gli ingredienti della cucina genovese non sono dimenticati: sale, olio, spezie, aceto e l'indispensabile pesto o basilico che ogni genovese sa apprezzare. I conti della galea di Silvestro de Marinis sono ancora più espliciti. A ogni scalo, lo scrivano registra una rubrica specifica per i mercanti (« Scotum mercancium »), che comprano la carne fresca (agnelli di latte, montoni, polli, maiali, quaglie e salami), il pesce fresco (storioni a Famagosta e Alessandria, murene a Corfù e Messina, tonni a Gaeta), le uova fresche, i formaggi venduti a pezzi o a rotoli. La verdura è altrettanto diversificata, così come sul legno di Bertono Iuro: zucchine, cipolle, melanzane, cavoli, rapanelli, pommi di granada, uova, limoni. Ogni scalo diventa per gli ufficiali e mercanti luogo di rifornimento per derrate fresche, accompagnate dagli indispensabili ingredienti: sale, pepe, spezie e erbe, senza le quali la cucina genovese perderebbe tutto il suo sapore[31]. Alla fine del Medioevo, il viaggio marittimo dei grandi mercanti è quasi un viaggio di crociera.

---

[31] Si veda nota 23.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Non c'è da stupirsi dell'invidia dimostrata dai pellegrini per quelli, fra di loro, che sono invitati alla tavola del patrono. Per gli altri, la galea somiglia ad un albergo spagnolo, dove si mangia quello che ognuno ha portato con sé. Infatti, le leggi marittime, ad esempio il Libro del Consulado del Mar, costringono il patrono al solo rifornimento in acqua per i suoi passeggeri. I contratti prevedono una certa varietà di casi. I poveri pellegrini si preparano da mangiare da soli, utilizzando il materiale della cucina, la farina e il biscotto che hanno imbarcato. I racconti dei viaggiatori consigliano le derrate da portare con sé: prosciutto, lingua di bue salata, formaggio, mele, fichi e uva, datteri e zucchero, mandorle e sciroppi, dice l'autore del « Voyage de la Saincte Cyté »[32]. Ma i più ricchi sono provvisti dalla cucina di bordo: Felix Faber sa apprezzare il dito di vino di Malvasia che gli è offerto ogni mattina, ma Mergenthal si lamenta del biscotto pieno di vermi e dell'acqua fetida, mentre Frescobaldi si lagna di un'insalata preparata con foglie trovate in un barile di arance caricato a Beirut. I cuochi di bordo - due o tre persone - non hanno le competenze né i mezzi di Bocuse! Si capisce quindi la valutazione molto differenziata da parte di Sanudo del costo del trasporto: 12 piccoli 4/5 al giorno per i marinai, 64 piccoli per un mercante e 32 per il suo servitore.

I dati sul cibo e sull'alloggio a bordo fin ora radunati dimostrano la crescente differenziazione delle condizioni di viaggio. Da una parte, gli ufficiali, i mercanti, i pellegrini più ricchi approfittano degli scali per comprare merce fresca che rompe la dieta monotona del marinaio in alto mare[33]. I pellegrini più modesti devono contare su loro stessi per preparare da mangiare con le proprie derrate, e per bere l'acqua fino all'esaurimento delle risorse di bordo. Il regime alimentare dei marinai, sufficiente per le calorie, non impedisce la rapida diffusione di malattie gravi, mentre i debiti dell'equipaggio nei confronti degli ufficiali costringono la gente di mare ad accontentarsi del cibo contrattuale, senza speranza di miglioramento.

Si capisce quindi il valore simbolico delle due immagini con le quali vorrei concludere questa relazione: da una parte Felix Faber, dopo il timore di un temporale[34], sa godere qualche ora di bonaccia, seduto sul ponte per aspettare all'alba i primi raggi del sole su un mare sereno; per lui, sono le ore più

---

[32] Cit., p. 27.

[33] G. Bartolini-F. Cardini, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Bari 1991, pp. 54-55.

[34] H.F.M. Prescott, *Le voyage de Jérusalem* cit, p. 82.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

felici della sua vita. Dall'altra, quando Faber scende sul ponte dei galeotti, ne parla come si trattasse di bestie da carico che hanno una tale abitudine della loro miserabile condizione che non lavorano tanto, « a meno che non vengano ingiuriati e fustigati come asini »; quando Faber torna in stiva sa del puzzo dell'acqua, del fumo della cucina, dei topi, delle pulci, dei pidocchi, ed è costretto a volgersi verso la divina Providenza per chiederle la protezione dei marinai e dei suoi compagni.

Alla fine del Medioevo, la compagnia, cioè la comunità di interessi tra i diversi partecipanti del viaggio marittimo, non esiste più. La segregazione sociale rende la vita di bordo accettabile per pochi, penosissima per la maggioranza dei marinai e dei passeggeri.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

DANIELLE LECOQ

L'OCEAN ET LA MER ENTRE MYTHE ET QUESTIONS NATURELLES (XIIe-XIIIe SIÈCLES)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Au moment où des hommes de plus en plus nombreux affrontent la mer dans sa réalité, soit pour se rendre en pélerinage à Jérusalem, soit encore pour se risquer dans des entreprises commerciales lointaines et lucratives, d'autres, à l'abri des cloîtres, au sein des écoles monastiques ou cathédrales aiguisant leur curiosité intellectuelle, s'interrogent sur le monde, sur les éléments qui le composent, leur nature, les relations qu'ils entretiennent entre eux, leur distribution à l'intérieur du cosmos, de cet espace ordonné qu'est l'univers, formé et disposé selon l'ancienne image orphique à la manière d'un oeuf[1]. C'est ce regard, alors si acéré, sur lequel je voudrais m'arrêter, pour tenter de saisir ce qu'étaient pour ces hommes de l'école, le rôle et la place de l'océan et de la mer dans la *machina universitatis*, la grande machine de l'univers.

* * *

A vrai dire, la place réservée à l'océan et à la mer dans ces ouvrages traitant de la description du monde, l'*Imago mundi*[2] d'Honorius Augustodunensis, la *Philosophia mundi*[3] et le *Dragmaticon*[4] de Guillaume de Conches, les *Quaestiones naturales*[5] d'Adélard de Bath, pour le XIIe siècle, et encore,

---

[1] Sur le monde et l'image de l'oeuf, cf. P. Dronke, *Fabula. Explorations into the uses of myth in medieval platonism*, Mittellateinische Studien und Text, vol. IX, Leyde-Cologne 1974, spéc. ch. 2, pp. 79-99 et pp. 154-166 et C. Connochie-Bourgne, *Comment li element sont assis. L'image de l'oeuf cosmique dans quelques encyclopédies en langue vulgaire du XIIIe siècle*, in *Les quatre éléments dans la culture médiévale*, Actes du colloque des 25, 26, 27 mars 1982, Université de Picardie, éd. D. Buschinger et A. Crépin, Goffingen 1983, pp. 37-48.

[2] Honorius Augustodunensis, *Imago mundi*, éd. V.I.J. Flint, in *Archives d'histoire doctrinale et littéraire du Moyen Age*, (A.H. D.L.M.A.) 49, 1982, pp. 7-153.

[3] Guillaume de Conches, *Philosophia mundi*, P.L. 172, coll. 39-102.

[4] Guillaume de Conches, *Dialogus de substantiis (Dragmaticon)*, éd. G. Gratalorus, Strasbourg 1567. Une traduction italienne en a été donnée par E. Maccagnolo, *Il divino e il megacosmo*, Milan 1980, pp. 241-453.

[5] Adelard de Bath, *Quaestiones naturales*, éd. M. Müller, in « Beiträge zur Geschicte

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

le *Livre du tresor*[6] de Brunetto Latini, l'*Image du monde*[7] de Gossuin de Metz, le *De natura rerum*[8] d'Alexandre Neckham, pour le XIIIe siècle, par exemple, est relativement modeste. Ainsi, dans les *Quaestiones naturales* d'Adelard de Bath, sur 76 questions, 7 sont consacrées à l'eau de façon générale, et 3 seulement à l'océan proprement dit: Pourquoi l'eau de mer est-elle salée? Comment expliquer le flux et le reflux marin? Pourquoi l'océan ne déborde-t-il pas alors que toutes les eaux convergent vers lui? Dans l'*Imago mundi*, Honorius Augustodunensis, ne lui accorde que 20 chapitres sur les 147 que compte le premier livre, 20 chapitres dont 13 sont à proprement parler consacrés à la mer et à l'océan. Dans la *Philosophia mundi*, seuls 3 chapitres du livre III, les chapitres XIV, XVI et XVII sont directement affectés aux phénomènes marins. Enfin, au XIIIe siècle, c'est à peine si Brunetto Latini, au terme de sa mappemonde, abandonne 4 paragraphes à l'océan. Pour tous l'intérêt est ailleurs, tantôt pour le ciel, surtout au XIIe siècle, tantôt pour la terre, qui déjà dans l'*Imago mundi* d'Honorius Augustodunensis introduit la description du monde, un intérêt qui ira croissant au XIIIe siècle, en particulier dans les encyclopédies en langue vernaculaire.

La mer, c'est à dire, de façon large, « le rassemblement des eaux », *mare est aquarum generalis collectio*[9], n'intéresse de prime abord que de façon purement abstraite, à travers l'élément qui la compose: l'eau. Cette eau froide par excellence:

> « Comme la chaleur vient du feu, écrit Honorius Augustodunensis dans l'*Imago mundi*, de même le froid naît de l'eau »[10].

Une qualité intrinsèque, explique, après Constantin l'Africain, Guillaume de Conches dans la *Philosophia mundi*, qui ne l'empêche pas, sous

---

der Philosophie und Theologie des Mittelalters », 31 (1934) (sauf indication contraire c'est cette édition qui sera citée ici). Le texte a été édité et traduit en italien par S. Balossi, A. di Giovanni, B. Ferrare, *Quaestiones naturales di Adelardo di Bath*, in « Scientia veterum », 86 (1965).

[6] Brunetto Latini, *Li livres dou tresor*, éd. F. J. Carmody, repr. Genève 1975.

[7] *L'image du monde de Maître Gossuin*, éd. H. Prior, 2e éd. en prose, Lausanne 1923.

[8] Alexandre Neckham, *De naturis rerum libri duo*, éd. Th. Wrigh, Londres 1863, pp. 1-364.

[9] Isidore de Séville, *Etymologies*, Liv. XIII, ch. 14, 1, P.L. 82, col. 483C; *Imago mundi*, Liv. I, ch. 38, éd. cit., p. 67.

[10] *Sicut calor de igne, ita frigus nascitur de aqua, Imago Mundi*, Liv. I, ch. 47, éd. cit., p. 70.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

l'effet de l'ardeur du soleil, dans la zone torride, sur la frange la plus lointaine de l'Ethiopie de « bouillir comme une marmite »:

Deinde est maximus oceanus, qui solis calore dicitur fervere ut cacabus[11].

Le froid qui le dispute à l'humidité:

« l'eau est froide et humide et nous en avons deux preuves, explique l'auteur anonyme d'un traité sur les éléments qui n'est peut-être que Petrus Alfonsus. L'une que le corps des gens qui boivent beaucoup d'eau, ou qui vivent toujours à proximité de l'eau, comme les pêcheurs, les marins et beaucoup d'autres, bien qu'il ne soit pas composé d'eau, est toujours froid et humide. Le second argument est le suivant. En ce qui concerne le froid, après avoir porté de l'eau à ébullition, si vous enlevez la source de chaleur, l'eau retourne petit à petit à sa froideur naturelle. Quant à l'humidité, tout ce qui pousse sur la terre se dessèche et meurt en l'absence d'eau, il en va de même pour ce qui est à l'intérieur de la terre »[12].

Essentiellement froide et humide, l'eau est aussi lourde, *gravis* et *corpulenta*, deux qualités qu'elle partage, à un moindre degré, avec la terre, qui, pour la première, l'oblige à tendre vers le bas, « à couler d'un lieu supérieur à un lieu inférieur », et pour la seconde, la rend sensible, perceptible aux sens, en particulier au toucher[13]. Ainsi que le prouve le maître dans *Placides et Timeo*, l'*iaue a corps*. Comme tout corps, elle peut en porter un autre: *l'iaue porte nefs, bastiaus, fust, poissons*; elle bruit quand on la heurte: *qui ferroit d'une ais ou d'un baston sur une yaue, que son en isteroit et noise*; enfin, comme

---

[11] *Ibid.*, Liv. I, ch. 32, p. 64; et I, 47, p. 70; cf. GERVAIS DE TILBURY, *Otia imperialia*, Decisio I, XIII, éd. G.W. LEIBNITZ, in *Scriptores rerum brunswicensium*, Hanovre 1707-1709, vol. 1, p. 923.

[12] *Marius, On the elements. A critical edition and translation*, R.C. DALES, Berkeley 1976, Liv. I, p. 47. Ce traité que Dales attribue à un certain Marius par ailleurs inconnu, serait peut-être de Petrus Alfonsus, sur cette question cf. MARIE-THÉRÈSE D'ALVERNY, « *Pseudo-Aristotle, De elementis* », in *Pseudo-Aristotle in the Middles Ages* (*Warburg Institute surveys and texts*, 11, Londres 1986), pp. 63-84, notes 75, 79, 80, p. 83.

[13] R.C. DALES, « *Anonymi De elementis from a twelfth century collection or scientific works in British Museum, Ms. Cotton Galba E. IV* », in « *Isis* », 56, pp. 174-189, II, v. 216, p. 187. Selon Dales, le manuscrit serait de la fin du XIIe siècle (1190-1200), quant au texte lui-même s'il ne lui attribue pas une date précise, il le situe dans cette période de « transition » (p. 179) antérieur à l'introduction du nouvel Aristote. Toujours selon Richard Dales, l'auteur serait originaire de Sicile ou du sud de l'Italie. Le texte offre de nombreux points communs avec le *Tractatus de sex diebus operibus* de Thierry de Chartres.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

toute chose corporelle, elle peut en détruire une autre: *Mais vous poés voeoir que, se goutes d'iaue quieent souvent sur une pierre, que le pierre qui est dessous s'use (...), car ja soit ce qu'elle soit plus tendre que le pierre, toutevoies, pour ce que c'est corps, par lonc usage use elle le pierre*[14].

Une eau à la couleur indéfinissable. Dans les *Etymologies*[15] Isidore de Séville, met sur le compte des vents la couleur changeante de la mer, tantôt *flavum*, jaune, tirant sur le rouge, tantôt *luculentum*, claire, brillante, tantôt *atrum*, sombre, noire. C'est qu'en fait, l'eau est incolore:

> « L'eau quand on la regarde de loin, semble verte. Quand elle tombe en chute, elle apparaît plutôt blanche. C'est qu'en réalité, elle est incolore (...) Si elle était colorée, elle devrait n'avoir qu'une seule couleur, mais puisqu'elle semble en avoir plusieurs, ces couleurs ne sont pas les siennes, mais celles des choses qui lui sont associées »[16].

Chacun sait, par exemple, que la mer Rouge tire sa couleur des rivages voisins dont on extrait le minium (Fig. 1):

> « Elle est appelée la mer Rouge, écrit Barthélémy l'Anglais, parce qu'elle est colorée par des flots de teinte rouge; cependant elle ne possède point la nature qu'elle semble montrer, mais la couleur de ses ondes est altérée par la nature des rivages qui en sont voisins, et qui lui donnent cette teinte, parce que toute la terre qui l'entoure est rouge et présente une couleur qui est proche et voisine de celle du sang. C'est en effet de cette contrée que l'on extrait le vermillon le plus ardent et les autres couleurs qui donnent leur éclat à la peinture. Ainsi, parce que la terre possède une semblable nature, lorsque les flots désagrègent le rivage, les ondes de la mer prennent une couleur rouge »[17].

Une mer toujours représentée en rouge sur les mappemondes. Et au XIVe siècle, l'auteur de l'Atlas catalan d'insister:

---

[14] *Placides et Timeo ou li secres as philosophes*, éd. C.A. THOMASSET, Paris 1980, pp. 33-34; sur cet ouvrage, cf. C. THOMASSET, *Une vision du monde à la fin du XIIIe siècle. Commentaire du dialogue de « Placides et Timeo »*, Paris 1982.

[15] *Etymologies*, Liv. XIII, ch. 14, 4, P.L. 82, col. 484A.

[16] *Marius. On the elements*, éd. cit., p. 58.

[17] BARTHÉLÉMY L'ANGLAIS, *Liber de proprietatibus rerum*, XI, cité par YUSSUF KAMAL, *Monumenta cartographica Africae et Aegypti*, Nelle éd., Francfort 1987, t. IV, p. 366. Sur l'explication de la couleur de la mer Rouge, cf. *Etymologies*, Liv. XIII, ch. XVII, 2-4, P.L. 82, col. 486BC; BÈDE, *De natura rerum*, XIII, éd. Ch. W. JONES, in C.C.S.L., 123A, Turnholt 1975, p. 226; *Imago mundi*, Liv. I, ch. 50, éd. cit., pp. 70.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

« Cette mer est appelée mer Rouge (...) Sachez que l'eau n'y est pas rouge, mais c'est le fond qui est de cette couleur »[18].

Quant aux autres mers, elles sont le plus souvent peintes en vert, comme le confirme Andreas Walsperger dans les instructions données au bas de sa mappemonde (Fig. 2):

Terra etenim est alba, maria viridis color (...)

Mais l'eau proprement dite « n'a ni couleur, ni goût, ni odeur[19] ».

Alors, comment expliquer cette salinité des eaux marines qui les distingue des eaux douces des rivières et des fleuves? Une interrogation qui traverse à peu près toutes les descriptions du monde. D'où vient cette amertume qui donne son nom à la mer: *mare dicitur quod sit amarum*? Dans l'*Imago mundi* Honorius Augustodunensis[20], croit déceler une double nature de l'eau. D'un côté, des eaux douces, plus légères, celles des fontaines et des fleuves, nées de la source paradisiaque, qui, sans jamais se mélanger aux eaux de la mer, salées et plus lourdes, reviennent à leur source par des canaux secrets. Une position singulière qui diffère de celle des autres commentateurs. En effet, pour la plupart, l'eau comme le flegme, est naturellement insipide et tire son amertume d'un accident extérieur, en l'occurence la chaleur du soleil et des planètes. Comme l'explique Adélard de Bath dans les *Quaestiones naturales*, une explication reprise plus tard par Vincent de Beauvais:

« Puisque l'océan véritable traverse la zone torride à travers laquelle passe la trajectoire circulaire des planètes, la mer en vient à être réchauffée par la chaleur dégagée par les étoiles, et reçoit sa salinité de l'effet de cette chaleur »[21].

---

[18] J.A.C. Buchon et J. Tastu, *Notice d'un Atlas en langue catalane*, in *Notices et extraits de manuscrits de la bibliothèque du Roi et autres bibliothèques*, XIV, 1841, pp. 1-152, cf. p. 113 et p. 9. Sur l'Atlas catalan, cf. *El Atlas catalan de Cresques Abraham. Primera edicion con su traducion al castellano en el sexto centenario de su realizacion, 1375-1975*, Barcelone. Voir aussi G. Grosjean, *Mappamundi. Der Katalanischer Weltatlas vom Jahre 1375*, Zürich 1977.

[19] *Marius. On the elements*, éd. cit., p. 60.

[20] *Imago mundi*, Liv. I, ch. 52, éd. cit., p. 71: *De gemina natura aquarum*, cf. Bède, *De natura rerum*, XI-XII, éd. cit., p. 225-226, cf. Honorius Augustodunensis est repris au XIIIe siècle par Thomas de Cantimpré, *Liber de natura rerum*, éd. H. Boese, Berlin-New-York 1973, Liv. XIX, pp. 409-410.

[21] *Salsuginis causam in calore solis planetarumque pono. Cum enim per torridam mediamque zonam verus feratur oceanus perque eandem licet indirectus versetur planetarum cursus, a tanto*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Que la salinité vienne de la chaleur, Adélard en veut pour preuve deux expériences: l'une qui consiste à faire sécher de l'eau de mer au soleil sur un rocher, pour la voir se transformer en sel; la seconde, là où le soleil fait défaut, à faire chauffer de l'eau de mer pour la voir, sous l'effet de la cuisson, se transformer également en sel[22]. Une métamorphose qui explique que la mer soit plus salée l'été que l'hiver. Que l'eau tienne sa salinité de la chaleur du soleil, et partant d'un phénomène de coction, c'est là l'opinion la plus répandue. Rares sont ceux qui, avec Alexandre Neckham, veulent y voir l'effet de la dissolution de grandes montagnes de sel sous-marines, ou bien encore, tel Michel Scot, la conséquence de l'antériorité des eaux de la mer sur les eaux terrestres: « Les eaux de la mer sont amères parce qu'elles sont plus vieilles que celles de la terre »[23].

Mais une fois admise l'absence de saveur initiale des eaux et la cause de leur salinité, comment expliquer – alors que toutes les eaux sont issues d'un même principe, que toutes les eaux ont pour source unique ce que Guillaume de Conches appelle « le véritable océan », la vraie mer – que certaines demeurent douces. La réponse est simple et la même pour tous: sortant de la mer, l'eau, en raison de sa fluidité, *labilitas*, pénètre à l'intérieur de la terre par des canaux secrets que Guillaume de Conches appelle des *cataractes*, qui sont à la terre comme les veines au *corps* humain, à travers lesquelles l'eau est filtrée, édulcorée, perd son amertume et retrouve sa sapidité première, à moins qu'elle n'emprunte à la terre qu'elle traverse des saveurs nouvelles. Ainsi « elle prend une saveur douce quand elle traverse une terre riche en sable ou en pierre, mauvaise, quand elle traverse une terre boueuse, amère quand elle traverse une terre riche en soufre, en chaux ou en cuivre »[24].

---

stellarum calore ipsum mare calefieri necesse est, ex quo et eius caloris effectivam salsuginem accipere consequens est. Quaestiones naturales, question 51, éd. cit., p. 50.

[22] *Quod autem haec ita se habeant, illud asserit, quod in maritimis illis, quae illi oceano propinquiora sunt, sine omni artificio aqua marina ad solem super rupes siccata in sal vertitur. In longinquioribus vero maribus, ut sal habeas, ipsam aquam marinam utpote iam a vi caloris remotam ideoque minus coctam igni adhibere et recoquere necesse est. Sed et dulces quasdam aquas in sal verti caloris decoctione artificiosa saepe visum est. Huc etiam illud accedit, quod aestate quidem omnis aqua marina salsior est quam hieme*; *Quaestiones naturales*, question 51, éd. cit., p. 50; cf. Guillaume de Conches dans la *Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XVI, *Naturalis sapor aquae insipidus est (...) ex accidente tamen fit salsa. Cujus ratio talis est: Cum mare, ut diximus, torridae zonae sit suppositum, ex calore spissatur, fitque salsum*. P.L. 172, col. 82C.

[23] Sur les différentes positions concernant la salinité des eaux, cf. G.H.T. Kimble, *Geography in the Middle Ages*, Londres 1e éd. 1938, pp. 161-168.

[24] (...) *cum terra cavernosa sit, aqua ex labilitate sua subintrat, quae per cataractas tran-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

« Que de la mer aux ondes salées, écrit Gervais de Tilbury, viennent jaillir sur la terre des sources dont les eaux sont tout à fait douces, de la mer aux eaux chaudes, des sources très froides, c'est là une chose qui est due à la vertu bienfaisante de la terre qui rend douce une eau qu'elle a abondamment filtrée et qui par sa froideur, chasse la température élevée qui provient de la mer »[25].

Le même rôle de filtre que jouent les énormes masses d'air qui transforment les brumes issues de l'eau de mer, en pluie douce.

A cet intérêt pour l'eau élémentaire s'en ajoute un autre, chez ces auteurs passionnés de cosmogonie, réfléchissant sur la formation de l'univers, celui pour l'eau primordiale. Cette eau primitive qui au commencement du monde recouvrait la surface de la terre, élément humide dont sont issus peut-être les autres éléments. Dans son *Hexaemeron*, qui se présente comme un commentaire *secundum physicam* de l'oeuvre des six jours, Thierry de Chartres voit dans l'élément humide la « matière primordiale des choses ». Commentant le passage de la Genèse: « L'Esprit de Dieu planait sur les eaux », il explique:

« Dans ce passage il (Moïse) a très justement désigné par le mot *aqua* toute la matière (...) parce que les anciens philosophes pensaient que l'élément humide est la matière primordiale des choses qui devaient être créées. En effet l'humidité naturelle, montant de la terre par l'opération de la chaleur se durcit jusqu'à devenir herbe ou arbres. Selon les physiciens, en outre, il est indubitable que les animaux naissent de l'humidité et d'un liquide séminal dont ils tirent leur substance corporelle. Et le fait de fondre en liquide les pierres et les métaux montre à l'évidence qu'ils ont été consolidés après avoir été dans un état humide. Il a été démontré en outre que les étoiles sont formées d'eau. Pour tout cela certains physiciens peuvent correctement affirmer que l'eau a été la matière de toutes choses et conformément à cette doctrine le poète dit que l'océan est le père de toutes choses (Georg. IV) »[26].

---

siens, colatur et attenuatur, salsumque amittit saporem (...). GUILLAUME DE CONCHES, *Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XVII, P.L. 172, col. 82D. *Dragmaticon*, Dialogue, V, éd. cit., p. 378. Voir aussi, ID., *Glosae super Platonem*, éd. E. JEAUNEAU, Paris 1965, p. 88.

[25] (...) *et quod ex mari salsuginoso fontes liquantur dulcissimi, ex mari calido fontes frigidissimi, ex beneficio terrae est, quae aquam plurimum colatam facit dulcescere, et ex sua frigiditate calorem maris exuere.* GERVAIS DE TILBURY, *Otia imperialia*, Decisio I, ch. XIII, éd. G.W. LEIBNITZ, in *Scriptores rerum brunswicensium*, Hanovre 1707-1709, vol. 1, p. 894.

[26] *Bene autem in hoc loco nomine « aquae » totam materiam designavit tum quia, ut diximus, unumquodque elementorum fere erat hujusmodi quale illud et ideo nomine unius poterant cuncta appellari; tum potius quia illa confusio magis ad similitudinem aquae accedebat quam ad aliud; tum etiam quod in priscis philosophis habetur quod humor creandis rebus maxima et principalis materia existit. Nam humor naturalis per calorem de terra exiens in herbas vel arbores indurescit. Ani-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Une interprétation reprise par l'un de ses disciples auteur d'un traité *De elementis*, qui déclare à son tour: *Humor est maxima materia in omnium rerum compositionibus. Inde etiam res dicuntur ab ipso humore habuisse principium unde dicitur oceanumque patrem rerum*[27]. Une eau primitive bientôt divisée, au second jour du monde, par le firmament, séparant les eaux d'en haut d'avec celles d'en bas, ces dernières rassemblées au troisième jour, sous la forme de mer, d'océan, afin qu'apparaisse la surface de la terre.

Si la controverse qui fait rage au début du XIIe siècle, en particulier autour de Guillaume de Conches[28], sur l'existence d'eaux célestes, suspendues comme des nuées ou durcies comme un cristal au dessus du firmament, échappe à notre présent propos, par contre, le rassemblement des eaux en un point unique, réceptacle de toutes les eaux, ventre abyssal, dont elles partent et vers lequel elles convergent, l'intéresse au premier chef. Que les eaux se soient rassemblées spontanément, sur l'ordre de Dieu, ou bien sous l'effet de la chaleur dégagée par le mouvement de rotation du ciel ou des étoiles, tous, ou presque, admettent l'existence de cette source unique, mémoire des temps originels.

> « Sur l'ordre de Dieu, écrit Honorius Augustodunensis, les eaux qui au début étaient répandues à la façon d'un nuage léger, furent rassemblées, en s'épaississant, en un lieu appelé océan »[29].

Un lieu que Hugues de Saint-Victor nomme l'abîme, *abyssum matricem aquarum, alveum proprium*, ou encore *locum magni maris*[30] c'est à dire la « gran-

---

malis vero ex humido et liquido semine procreari et inde corporis sui machinam sumere apud physicos indubitabile constat. Lapides vero et metalla ex humore fuisse concreta resolutio eorum in eundem humorem ostendit. Stellas quoque ex aquis esse creatas in superioribus probatum est. Unde visum est quibusdam philosophis aquam fuisse materiam omnium rerum. Secundum quam doctrinam poeta vocavit oceanum patrem rerum. Cf. N. Haring, *The creation and Creator of the world according to Thierry of Chartres and Clarembaldus of Arras*, in *A.H.D.L.M.A*, 21, 1955, pp. 137-182, suivi de « *Magistri Theodorici Carnotensis tractatus* », *ibid.*, pp. 184-200, voir, 28, p. 194.

[27] *Anonymi, De elementis*, II, vv. 224-225, éd. cit., p. 187.

[28] Guillaume de Conches expose sa position concernant les eaux célestes dans la *Philosophia mundi*, Liv. II, ch. 2, P.L. 172, coll. 57D-58B, cf. H.R. Lemay, *Science and theology at Chartres: the case of the supracelestial waters*, in « *British journal for the history of science* », 10 (1977) pp. 226-236. Sur cette double conception des eaux célestes, cf. W.G.L. Randles, *Le ciel chez les Jésuites Espagnols et Portugais (1590-1651)*, à paraître, qui fait une récapitulation des thèses en présence.

[29] *Jussu quippe Dei aquae, quae prius instar nebulae rarae diffundebantur, in unum locum spissando subito colligebantur. Qui locus oceanus appellatur (...).* Honorius Augustodunensis, *Hexaemeron (De neocosmo)*, P.L. 172, ch. II, col. 256B.

[30] *Tertia die congregatae sunt aquae in locum unum; id est alveum proprium, et abyssum matri-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

de mer », celle que Lambert de Saint-Omer avec l'auteur du *De mundi constitutione* appelle *Oceanus ille verus et mediterraneus*[31], la Méditerranée, la vraie mer, qui selon Guillaume de Conches est située au milieu de la zone torride:

> « La source de toute humidité est placée au milieu de la zone torride, elle entoure la terre à la manière du cercle équinoctial (...) les *physici* l'appellent la vraie mer ou l'océan »[32].

La vraie mer à laquelle sont reliées d'une façon ou d'une autre toutes les autres qui prennent le nom des terres qu'elles bordent:

> « Or avés oï coment li contes devise briement et apertement les regions de la terre, et comment ele est avironnee de la grant mer ki est apelee ocheaine, ja soit ce que ses nons change et mue en plusors leus selonc les nons du païs ou ele bat: car premierement ou ele bat a la terre d'Arrabe est ele apelee la mers d'Arrabe, et puis la mer de Perse, et puis la mer d'Inde, et puis la mer de Yrcanie et de Caspe, et puis la mers de Escite et d'Alemaigne, et puis la mers de Galles, c'est d'Engleterre, et puis la mer de Athlans et de Libe et d'Egypte »[33].

Une énumération que Brunetto Latini semble suivre sur une mappemonde.

La mer d'où partent et où reviennent tous les fleuves, toutes les rivières:

> « (...) tendent les flouves et les fontaines et les yaues douces aler a leur element, c'est à la mer. C'est cose seue et aperte »[34].

---

cem aquarum, vel locum magni maris et omnium aliorum, vel subterraneam concavitatem, HUGUES DE SAINT-VICTOR, *Adnotationes elucidatoriae in Pentateuchon*, P.L. 175, col. 35B.

[31] PSEUDO-BÈDE, *De mundi celestis terrestrisque constitutione. A treatise on the Universe and soul*, 67, éd. CH. BURNETT, in *Warburg Institute surveys and texts*, 10, Londres 1985, pp. 24-25.

[32] *Est ergo fons humoris in medio torridae zonae, in medio aequinoctialis circuli, terram circumdans (...). A physicis (...) verumque mare vel oceanus appellatur.* GUILLAUME DE CONCHES, *Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XIV, P.L. 172, col. 80B.

[33] BRUNETTO LATINI, *Li livre dou tresor*, éd. cit., p. 121; à propos d'une mappemonde (au sens de représentation figurée) qui accompagne un manuscrit du *Livre dou tresor*, Oxford, Bodleian Douce, 319, fol. 8, cf. A.D. VON DEN BRINCKEN, *Die Kartographische Darstellung Nordeuropas durch Italienische und Mallorquinische Portolanzeichner im 14. und in der Ersten Hälfte des 15. Jarhunderts*, in « *Hansische Geschichtsblätter* », 92 (1974), pp. 45-58, spéc. p. 55-57. Cf. ISIDORE DE SÉVILLE, *De natura rerum*, XLIV, éd. J. FONTAINES, Bordeaux 1960, pp. 312-314.

[34] *Placides et Timeo*, éd. cit., p. 26.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Mais alors comment expliquer que, sous l'affluence de ces eaux, la mer ne déborde pas? C'est là une des questions classiques posée par les manuels de philosophie naturelle, dont les réponses demeurent, à peu de chose près, les mêmes que celles apportées autrefois par Isidore de Séville dans le *De natura rerum*. C'est d'abord que l'eau douce est en partie épuisée, comme consummée, par les eaux salées qui l'absorbent, ou bien encore, plus légère, emportée par les vents. Mais c'est aussi, et plus certainement, que l'eau, quelle qu'elle soit, sert de nourriture aux astres, au soleil, à la lune, aux étoiles, qui s'en repaissent et en aspirent ainsi une partie. C'est enfin et surtout, parce que, tandis que les unes y pénètrent, d'autres en sortent:

> « (...) par certains conduits cachés dans les profondeurs, les eaux refluent et remontent vers leur source pour se remettre à couler suivant leur cours habituel »[35].

Un mécanisme complexe, qui met en jeu les différents éléments de l'univers, afin d'en assurer l'équilibre et l'harmonie.

* * *

A la curiosité pour l'eau élémentaire et primordiale, vient s'en greffer une autre pour le mouvement. Si la définition de la mer souligne le rassemblement des eaux, celle de l'océan, par contre, met l'accent sur le mouvement: *Oceanus dicitur quasi ocior amnis*[36]. A la différence de la terre immobile et fixe au centre du monde, l'océan qui l'entoure comme une ceinture, *limbus*, est agité de mouvements divers.

Mouvements fondamentaux qui sont à l'origine même de son existence. En effet, selon Guillaume de Conches (Fig. 3):

> « Cette mer, la vraie, quand elle arrive à l'extrémité de l'occident, reflue en se dirigeant vers le sud et vers le nord. Ces deux flux longent les rivages de la terre. A l'orient, elle reflue dans les mêmes directions »[37].

---

[35] Isidore de Séville, *De natura rerum*, XLI, 1-2, éd. cit., pp. 308-310.

[36] *Oceanus dicitur quasi ocior amnis, Imago mundi*, Liv. I, ch. 39, éd. cit., p. 68; et *Etymologies*, Liv. XIII, ch. XV, P.L. 82, col. 484.

[37] *Hoc vero mare cum usque ad occidentem venerit, duas refluxiones ibi facit, quarum una ad austrum, alia ad septentrionem vergit, latera terrae sequentes. Similiter in oriente duas facit refluxiones, ad praedicta latera se vergentes Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XIV, P.L. 172, col. 80BC, *Glosae super Platonem*, XXV, éd. E. Jeauneau, Paris 1965, pp. 87-88.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

De ces grands flux qui se rejoignent au nord et au sud prend naissance une seconde ceinture océanique perpendiculaire à la précédente.

Un schéma ancien élaboré en Grèce, mis en forme par Cratès de Mallos, l'un des maîtres de l'école de Pergame, célèbre pour son exégèse d'Homère, au IIe siècle av. J. C., qui avait fabriqué une sphère représentant la terre divisée en quatre parties habitables séparées chacune par deux bandes océaniques continues. Un schéma adopté par la cosmographie romaine, par Cicéron dans le *Songe de Scipion*, par Geminos, Cléomède, transmis par eux aux auteurs du Ve siècle, Macrobe et Martianus Capella, et par là au Moyen Age, dès le IXe siècle, mais surtout au XIIe, quand Le *Commentaire du songe de Scipion* de Macrobe, le *De nuptiis Philologiae et Mercurii* de Martianus Capella allaient devenir les manuels de base de l'enseignement du quadrivium dans les écoles urbaines. Une diffusion d'autant plus large que le *Commentaire* de Macrobe devait s'accompagner de figures appelées par le texte lui-même (Fig.4), des figures auxquelles fait allusion Lambert de Saint-Omer dans le *Liber Floridus*[38]. Lambert qui, sur sa grande mappemonde, met en évidence ces grands flux océaniques (Fig.5), que l'on trouve aussi représentés sur les schémas et les mappemondes qui accompagnent certains manuscrits de la *Philosophia mundi*, du *Dragmaticon*, des *Gloses sur le Timée* de Guillaume de Conches (Fig. 6).

La disposition de ces grands bras océaniques en divisant la terre en quatre « taches », en quatre petites îles, *insulae*, telles qu'elles sont définies par Macrobe, détermine une certaine configuration du globe terrestre. Une configuration qui devait servir de référence durant tout le XIIe et encore au XIIIe siècle. C'est à ce modèle que Matthieu Paris, sur la représentation du monde qui accompagne sa *Chronica majora* dans le manuscrit du Corpus Christi College de Cambridge, fait allusion. Après avoir expliqué que sa mappemonde s'inspire de celle du roi « qui est dans sa chambre à Westminster », il écrit:

> « Elle est représentée de la manière la plus exacte d'après ce système, à savoir sous la figure d'une chlamyde étendue. Telle est en effet la forme de la partie de la terre qui, d'après les savants, nous a été concédée pour notre habitation, à savoir la quatrième partie de la terre, laquelle est presque triangulaire alors que le corps de la terre est sphérique »[39].

---

[38] Ainsi au fol. 24*v*. du *Liber Floridus* est représentée une mappemonde intitulée *Spera Macrobii de quinque zonis*. *Liber Floridus*, Bibliothèque de l'Université de Gand, Ms. 92, éd. A. Derolez, *Lamberti Sancti Audomari canonici Liber floridus codex autographus Bibliothecae Universitatis Gandavensis*, Gand 1968, p. 50.

[39] La *Chronica majora* de Matthieu Paris a été éditée par M.R. Luard, 7 vol., Londres 1872-1883. Sur Matthieu Paris, cf. R. Vaugham, *Matthew Paris*, 2e éd.; Cambridge 1979, et S. Lewis, *The art of Matthew Paris*, Londres 1987.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Modèle prépondérant, au XIIe siècle, sans toutefois jamais faire l'unanimité. Ici et là l'on pressent quelques discordances. Ainsi l'auteur du *De mundi constitutione*, longtemps attribué à Bède, s'il accepte l'existence de ces grands courants océaniques, doute que ceux qui coulent en direction du sud puissent se rejoindre:

> « Ce véritable océan, au milieu du monde, engendre deux courants, l'un à l'est qui coule vers le sud et le nord, l'autre à l'ouest qui coule dans les mêmes directions, vers le sud et le nord. Mais, selon certains, ceux qui coulent vers le sud ne se mélangent pas... » [40].

Abélard dans son *Hexaemeron* [41], destiné à ses soeurs du Paraclet, suppose que pour l'essentiel le globe terrestre est recouvert par les eaux, d'où n'émerge qu'une petite calotte de terre habitée. La même disposition que propose dans son *Microcosmos* Godefroy de Saint-Victor [42], coupant court de cette façon à l'existence d'éventuels êtres humains sur d'autres terres émergées. Un modèle, qui, en raison de l'influence et de la diffusion de la physique aristotélicienne allait devenir dominant au XIIIe et au XIVe siècles, jusqu'à ce que la découverte de terres nouvelles à l'ouest et au sud de l'océan, ne remette en vigueur, pour quelque temps, l'ancien schéma cratésien [43].

Ces grands flux océaniques sont à l'origine d'autres mouvements de la mer, perceptibles par tous, le flux et le reflux. Avec la salinité, la constance du volume de l'océan, les causes des marées, « sans jamais connaître de repos, sans aucune interruption », sont l'une de ces grandes questions qui traversent alors les ouvrages de « philosophie naturelle »:

> « D'où proviennent les marées montantes et descendantes des flots de la mer, c'est là une question qui jusqu'à nos jours n'a jamais été résolue d'une manière parfaite, écrit Alexandre Neckham. Non seulement elle tourmente l'esprit des modernes, mais elle a aussi troublé les anciens » [44].

---

[40] *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, 68, éd. cit., pp. 24-25.

[41] *Quasi enim aliquis globus ita in aqua constituatur, ut una pars ejus superemineat, ita ille globus terrae in aquis insedit (...).* ABÉLARD, *Hexaemeron*, P.L. 178, col. 748BC.

[42] « Il n'y a en effet sous le ciel qu'une seule terre sèche, si du moins on ne tient pas compte des îles qui, dans la même zone, prolongent cette unique terre sèche, alors que, comme nous le montrerons bientôt, toutes les autres zones de la terre sont, sans discontinuité, recouvertes par l'élément de l'eau ». *Godefroy de Saint-Victor, Microcosmus. Etude théologique*, éd. P. DELHAYE, Lille-Gembloux 1951.

[43] W.G.L. RANDLES, *De la terre plate au globe terrestre. Une mutation épistémologique rapide (1480-1520)*, Paris 1980, pp. 64-65.

[44] ALEXANDRE NECKHAM, *De naturis rerum*, éd. cit., p. 138, cité dans les *Monumenta cartographica Africae et Aegypti*, Nelle éd., Francfort 1987, t. IV, p. 244.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Alexandre Neckham qui cite Lucain à l'appui de son assertion.

Une interrogation aux réponses multiples et non exclusives. Pour beaucoup c'est la violence provoquée par la rencontre des grands bras océaniques aux deux extrémités de la terre, qui détermine ce mouvement général de la mer. Une théorie empruntée à Macrobe (II, IX, 9), exposée par Guillaume de Conches tant dans la *Philosophia mundi* et le *Dragmaticon* que dans ses *Gloses sur la Consolation de Boèce*:

> « Quand le courant occidental et le courant oriental, qui suivent dans leur trajet les bords de la terre, viennent à se rencontrer, de leur choc, la mer se gonfle et coule en arrière; c'est alors que se produisent les phénomènes bien connus de la montée et de la descente de la mer, que l'on appelle la marée »[45].

Une explication reprise par l'auteur du *De mundi constitutione*, par Lambert de Saint-Omer, citée au XIIIe siècle par Alexandre Neckham, mais qui, même pour Guillaume de Conches, n'est pas la seule. Guillaume, en effet, envisage d'autres influences, celle de montagnes sous-marines et celle de la lune[46].

Déjà, le rôle déterminant des grands courants océaniques avait été mis en cause par Adélard de Bath dans ses *Quaestiones naturales*. Tout en acceptant leur existence et même leur rencontre, Adélard conteste que ce choc soit capable d'entretenir le mouvement régulier du flux et du reflux:

> « Si les bras de la mer, dit-il, s'unissent comme cela vient d'être dit, une fois leurs ondes mêlées, il n'y a pas de nouveau choc et il paraît évident qu'elles ne se séparent pas à nouveau, et même si elles le font, le second choc est moindre que le premier, le troisième que le second et ainsi de suite jusqu'à disparaître »[47].

---

[45] *Cum occidentalis vero refluxio, et illa orientalis, ad praedicta latera se vergentes, sibimet occurrunt, ex repercussione ingurgitatur retro mare; fitque famosa accessio et recessio maris, quae fluctus (aestus) maris dicitur.* GUILLAUME DE CONCHES, Liv. III, ch. XIV, P.L. 172, col. 80C.

[46] *Sunt alii qui dicunt fluctus maris montes subditos mari causam esse. Ibid.*; un peu plus loin, au ch. XXI, Guillaume met en relation la course de la lune et la montée ou la descente des flots, col. 84BC.

[47] (...) *si ita, ut aiunt, marina conveniunt brachia, semel commixtis undis secundo ictum non fieri. Neque enim iterum convenit ea separari, vel certe, si iterum collidantur, minor erit secundus ictus quam primus, tertius quam secundus, itaque et quandoque minimus, deinde nullus.* ADELARD DE BATH, *Quaestiones naturales*, question 52, éd. cit., p. 51.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Plutôt qu'à la rencontre des bras océaniques, Adélard préfère attribuer la régularité du mouvement de la mer, à la présence de montagnes, ou de quelqu'autre obstacle, non pas marin mais terrestre, qui au moment même où les grands courants océaniques perdent de leur force viendrait les contraindre à repartir en arrière[48].

Autant d'explications mécanistes, auxquelles il convient d'ajouter le rôle des vents, qui tantôt poussent les eaux si bien qu'elles recouvrent les terres, tantôt les libèrent et les laissent retourner à leur lit[49]; celui des gouffres, décrit par Paul Diacre dans son Histoire des Lombards. Selon lui il existe à l'ouest des côtes de la Norvège un gouffre très profond, que l'on peut appeler l'ombilic de la mer:

> « Deux fois par jour, dit-on, il absorbe les flots puis les revomit, ce que prouve la vitesse extrême avec laquelle se font, le long de tous les rivages, le flux et le reflux de la mer »[50].

Un tourbillon semblable, entre l'île de Bretagne et la Gaule, explique, là aussi l'ampleur et la vitesse du flux et du reflux:

> « (...) les côtes de la Gaule Séquanaise et de l'Aquitaine, deux fois par jour sont recouvertes par un flux si soudain, que celui qui s'est par hasard, un peu trop avancé sur la grève, a grand peine à s'enfuir (...) »[51].

Le même phénomène observable sur les côtes de l'Adriatique:

> « Notre mer, c'est à dire l'Adriatique, va et vient d'une manière semblable, bien qu'à un moindre degré, sur les rivages de Venise et de l'Istrie. Il est à croire qu'elle possède des gouffres du même genre, petits et cachés, qui absorbent les eaux au moment où elles délaissent les côtes et les revomissent pour qu'elles envahissent derechef, le rivage »[52].

---

[48] *Cum enim ipsa brachia sibi obviare atque confluere impetuose festinent, fit tandem, tum montium interpositione, tum ipsius terrae situ quodam elatiore, ut ab eodem cursu, dum deficiunt, referantur. Ibid.*

[49] *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, 66 à 72, éd. cit., pp. 24-25.

[50] Paul Diacre, *Histoire des Lombards*, I, VI, cité par P. Duhem, *Le systeme du monde. Histoire des doctrines cosmologiques de Platon à Copernic*, t. III, L'astronomie latine au Moyen Age, Nelle éd., Paris 1958, pp. 113-114. Sur le phénomène des marées, cf. J.K. Wright, *The geographical lore at the times of the crusades*, 2nd éd., New-York 1965, p. 190 et sq., et G.H.T. Kimble, éd. cit., p. 164.

[51] *Ibid.*, p. 114

[52] *Ibid.*, p. 114.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Des causes, qui, si elles présentent l'avantage d'éclairer le mouvement d'oscillation et de gonflement de la mer, rendent plus difficilement compte des variations d'amplitude des marées que chacun pouvait observer. D'où l'importance d'autres facteurs, en particulier du rôle de la lune, que Bède avait déjà longuement développé dans le *De natura rerum*[53]. Tantôt la lune intervient comme une explication directe. L'astre qui a pouvoir sur la croissance des corps, celle des animaux, des végétaux, peut également faire se gonfler les eaux: « se produire la marée montante, le jusant et les inondations, comme on peut le constater en mer de Bretagne ».

> « La marée de l'océan, écrit Honorius Augustodunensis dans l'*Imago mundi*, repris plus tard par Gervais de Tilbury dans les *Otia imperialia*, c'est à dire, le flux et le reflux, suit le mouvement de la lune, par l'attraction de laquelle ses flots sont tirés vers elle puis refoulés par réaction du choc »[54].

Mais c'est surtout pour rendre compte des variations et de l'amplitude des marées que l'action de la lune est invoquée. Variations de l'amplitude annuelle:

> « Quand la lune se trouve dans l'équinoxe, les flots de l'océan montent à une hauteur considérable en raison de la proximité de la lune. Par contre au solstice, ils montent à une moindre élévation en raison de son éloignement »[55].

Mais aussi variations de l'amplitude mensuelle. L'auteur du *De mundi constitutione*, après avoir récapitulé les différentes hypothèses en présence, met en parallèle le cours de la lune et la force des marées:

> « La mer s'élève aussi en raison de la croissance et de la décroissance de la lune. Quand la lune commence à croître, la mer monte pendant sept jours et elle retombe pendant autant de jours après. Elle se lève encore pendant les sept jours suivants jusqu'au vingt et unième jour, et à partir de là elle décroît de la même quantité jusqu'au vingt huitième jour[56] ».

---

[53] BÈDE, *De natura rerum*, XXXVIIII, éd. cit., pp. 224-225.

[54] *Estus oceani, id est accessus et recessus, lunam sequitur, cuius aspiratione retro trahitur, eius impulsu refunditur. Imago mundi*, Liv. I, ch. 40, éd. cit., p. 68.

[55] *Cum luna est in aequinoctio, majores oceani fluctus surgunt, et maxime in Martio et Septembri; in solsticio minores ob lunae longinquitatem.* GERVAIS DE TILBURY, *Otia imperialia*, Decisio II, ch. XIII, éd. cit., t. I, pp. 923-924.

[56] *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, 73 à 85, éd. cit., pp. 24-25.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Et au XIIIe siècle, Brunetto Latini dans son *livre du trésor* ne dit rien d'autre:

« Mais li astronomien dient que ce n'est se par la lune non, a ce ke l'en voit les flos croistre et apeticier selonc la croissance et la descroissance de la lune, de VII en VII jours que la lune fait ses IIII voutes en XXVIII jors par les IIII quartiers de son cercle (...) »[57].

Influence déterminante de la lune, que constatait déjà au XIe siècle Raoul Glaber à propos du Mont Saint-Michel:

« En ce lieu on voit nettement, suivant que la lune croît ou décroît, monter et baisser en un étonnant mouvement tout autour de ce rocher les marées de l'océan. On appelle là-bas la montée de la mer "les malines" et sa descente, "les lédons". C'est surtout ce spectacle qui rend ce lieu si fréquenté par de nombreux peuples de la terre (...) »[58].

A la fin du XIVe siècle, l'auteur de l'Atlas catalan, n'hésite pas à insérer en guise d'avant-propos, à la suite de sa mappemonde, entendue comme une description générale du monde, d'ailleurs empruntée à l'*Imago mundi* d'Honorius Augustodunensis, une description du cours du soleil et de la lune, bientôt suivie de conseils destinés, à l'entrée d'une carte à naviguer, à calculer les marées:

« Puisque nous avons parlé de la lune, de son cours et de ses phases, il est bon que nous disions en peu de mots, selon les calculs des navigateurs, comment les marées diminuent et croissent (...). Sachant et ayant chaque fois le compte des jours de la lune, vous pouvez avec ce compte, savoir exactement, soit de jour, soit de nuit, par un temps clair ou par un temps obscur, ce qui en est »[59].

Action des grands courants océaniques, influence de la lune, voire d'autres planètes comme Mercure, autant de causes dont aucune, cependant, ne s'avère pleinement satisfaisante, laissant place à un sentiment d'impuissance:

« Qui pourra jamais déterminer, écrit Alexandre Neckham, la véritable cause du gonflement des eaux? »[60].

---

57 Brunetto Latini, *Li livre dou tresor*, Liv. I, 124, 9, éd. cit., p. 121.

58 Raoul Glaber, *Histoires*, II, trad. E. Pognon, *L'an mille*, Paris 1947, p. 87.

59 *Atlas catalan*, cf. trad. cit., pp. 15-16.

60 Alexandre Neckham, *Liber de naturis rerum*, éd. cit., p. 138, cité dans *Monumenta cartographica Africae et Aegypti* cit., t. IV, p. 244.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

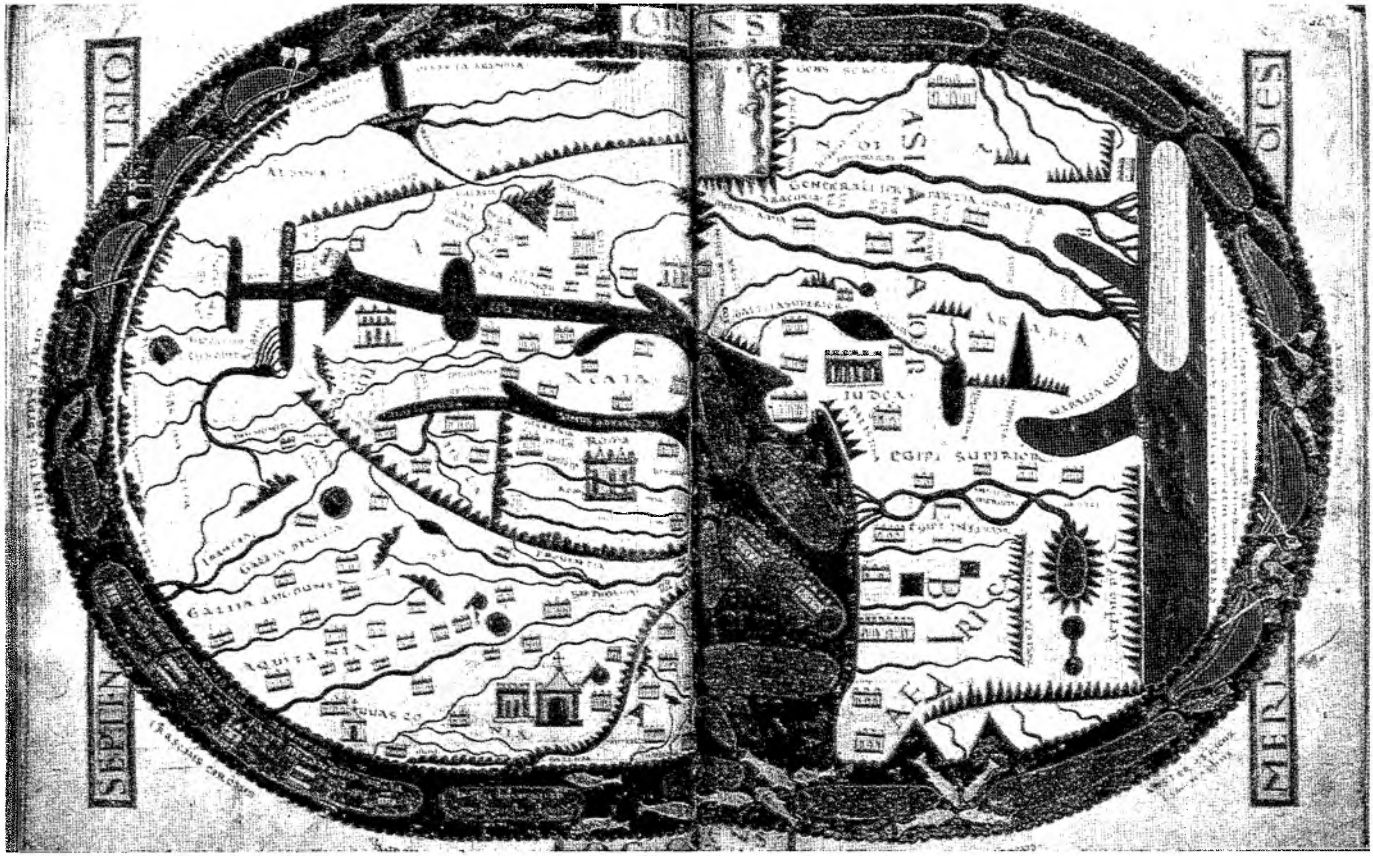


Fig. 1 La mer Rouge.
Mappemonde du *Commentaire de l'Apocalypse de Beatus*. Abbaye de Saint-Sever, XIe s. Paris, Bibliothèque Nationale, Ms Latin 8878, fol. 45bis-45ter. Ici la couleur rouge déborde largement sur l'ensemble de l'océan méridional.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Fig. 2 *Terra etenim est alba maria viridis color*
Mappemonde d'Andreas Walsperger (1448) Rome, Biblioteca Apostolica vaticana, Pal lat. 1362B (d = 42,5 cm).

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
BIBLIOTECA
GENOVA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Fig. 3 Les grands flux océaniques
Schéma du *Commentarius in Timeo Platonis* de Guillaume de Conches, XIIIe s.
Paris, Bibliothèque Nationale, Ms Latin 14065, fol. 55*v*. (d = 4,8 cm).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Fig. 4 Les grands flux océaniques
Mappemonde du *Commentaire sur le songe de Scipion* de Macrobe, XIe s. Paris, Bibliothèque Nationale, Ms Latin 6371, fol. 20*v*. (d = 17,7 cm).

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
BIBLIOTECA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

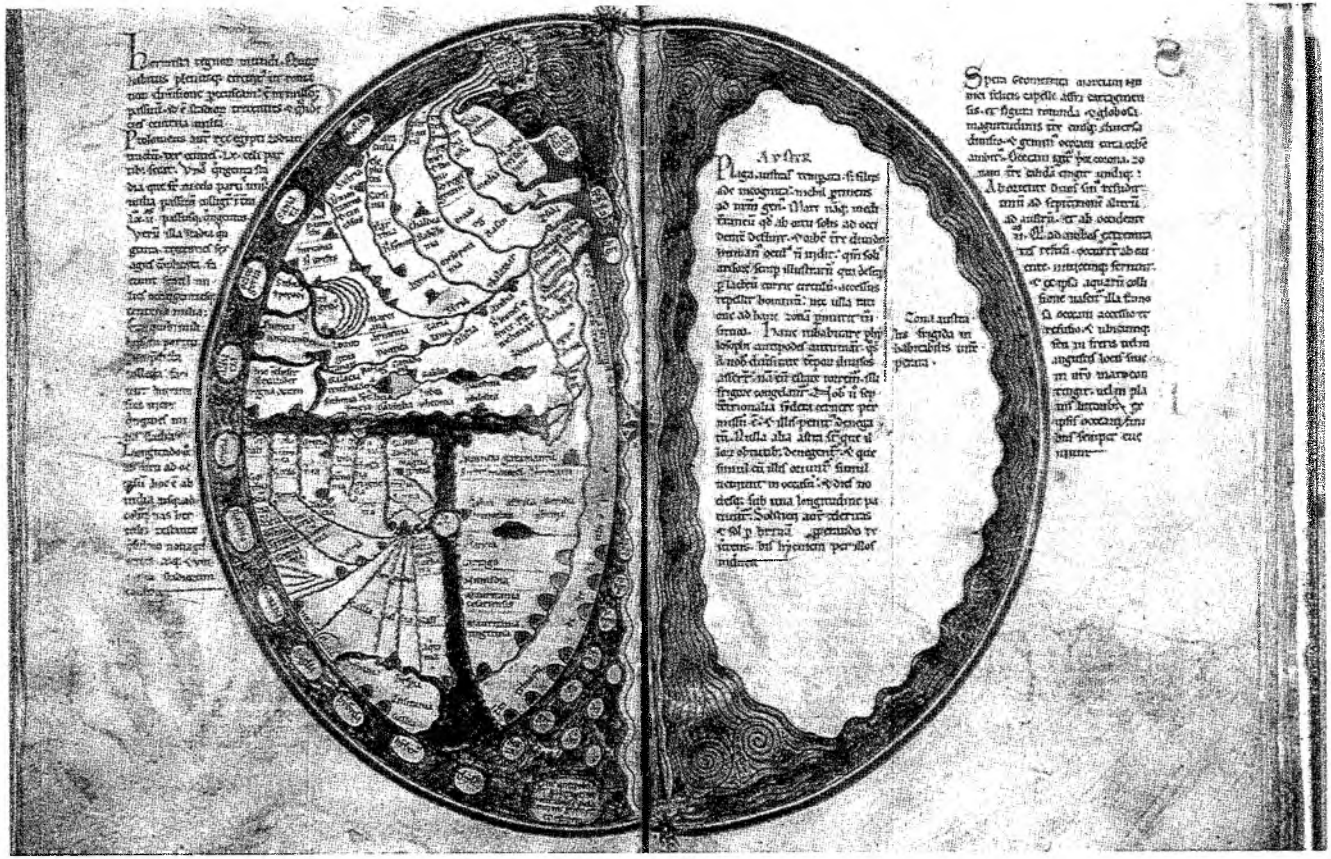


Fig. 5 Les grands flux océaniques
Mappemonde du *Liber floridus* de Lambert de Saint-Omer, XIIe s., Wolfenbüttel, Herzog August Bibliothek, Cod. 1 Gud. Latin, fol. 59*v*.-60 (d = 35,5 cm).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

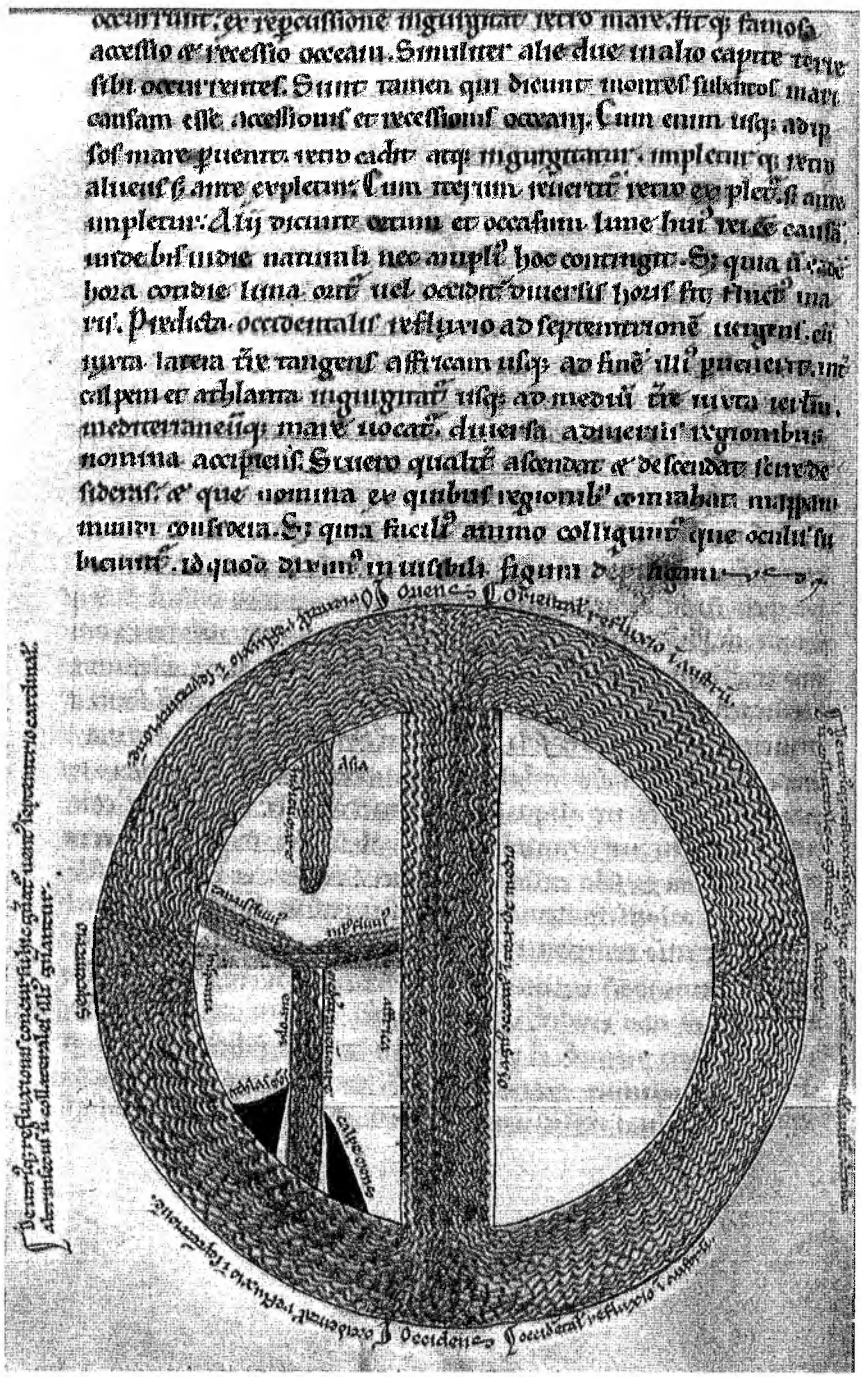


Fig. 6. Les grands flux océaniques et la naissance des vents
Mappemonde du *Dragmaticon philosophiae* de Guillaume de Conches, XIIe s.
Montpellier, Bibliothèque de l'université, H. 145, fol. 38*v*. (d = 13 cm).

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA - GENOVA - BIBLIOTECA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

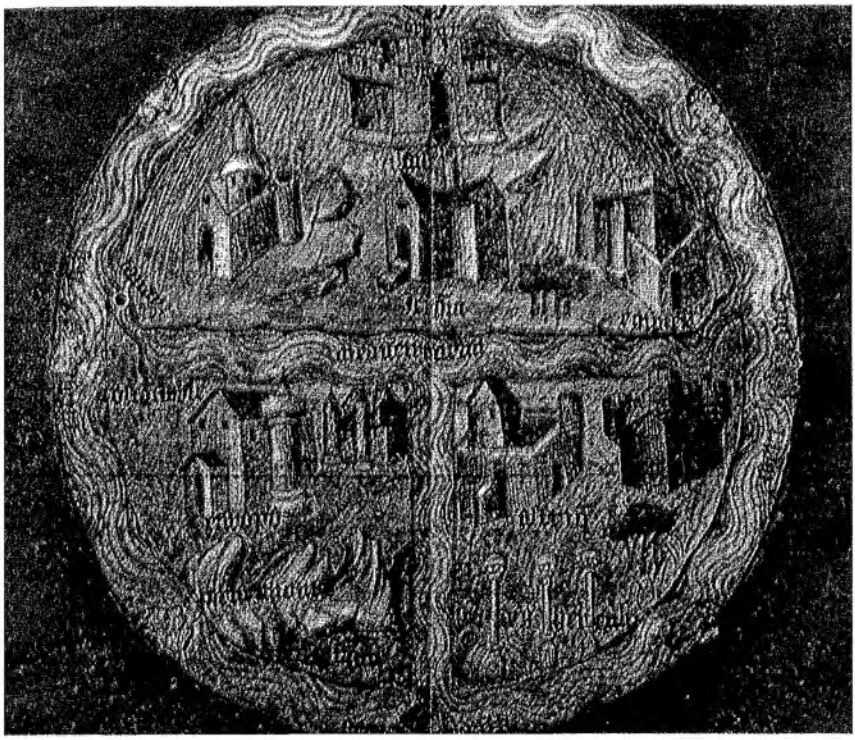


Fig. 7 La Méditerranée au coeur du monde habité
Mappemonde d'un manuscrit d'Orose, XVe s. Tours, Bibliothèque municipale, Ms 972, fol. 2 (d = 6,8 cm).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Rome about 168 B.C. when Polybius was brought there as a hostage. Crates was detained in Rome because he broke his leg while inspecting a sewer (Cloaca Maxima), and during this stay he delivered a series of influential lectures. A Stoic philosopher and a well-known scholar, he was much admired in Rome for his erudition and eloquence.

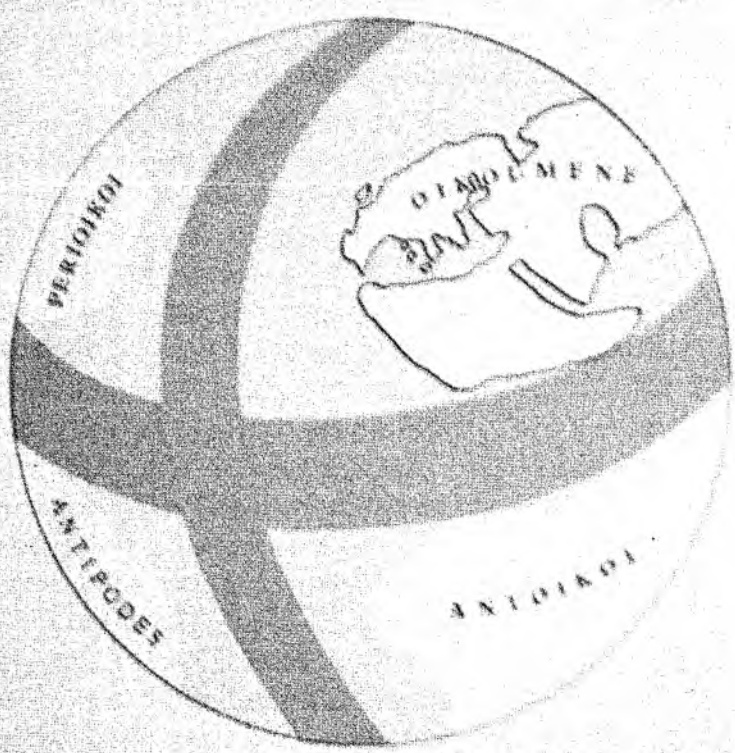


FIG. 10.2. RECONSTRUCTION OF THE GLOBE OF CRATES OF MALLOS, CA. 150 B.C. After Edward Luther Stevenson, *Terrestrial and Celestial Globes: Their History and Construction, Including a Consideration of Their Value as Aids in the Study of Geography and Astronomy*, 2 vols., Publications of the Hispanic Society of America, no. 86 (New Haven: Yale University Press, 1921; reprinted New York and London: Johnson Reprint Corporation, 1971), vol. 1, fig. 5.

Fig. 8 Schéma représentant les différentes terres habitables
Dans *The history of cartography*, vol. I, éd. J.B. Harley et David Woodward, Chicago-Londres 1987, p. 163.

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA - GENOVA - BIBLIOTECA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Devant tant de mystères, certains n'hésitent pas à recourir à des explications plus étranges encore. Ainsi, pour Brunetto Latini, s'inspirant peut-être de Solin ou d'Isidore, le mouvement du flux et du reflux fait figure de respiration du monde:

> « Li un dient que li mondes a ame, a ce k'il est fais de IIII elimens, et por ce covient il k'il ait esperit. Et dient que cil esperis a ses voies ou parfont de la mer, par ou il espire, ausi com l'en fait par les narilles. Et quant il espire hors et ens, il fet les euues de mer aler sus et trere et revenir ariere, selon ce que son esperimens vet ens et hors »[61].

Quant à l'auteur du *De mundi constitutione*, après avoir énuméré les différentes théories en présence, il évoque, dans les sombres profondeurs de l'océan l'existence inquiétante du Leviathan:

> « (...) les régions où nous habitons sont proches de la gueule du Leviathan. Quand il avale de l'eau, la terre est découverte, quand il la rejette, elle est inondée »[62].

Si les auteurs insistent tellement sur ces mouvements propres à l'océan, s'efforçant d'en percer le mystère, c'est qu'ils affectent à leur tour d'autres sphères du monde. Selon Guillaume de Conches, dont l'explication est reprise plus tard par Vincent de Beauvais, « la mer salée aux ondes amères et agitée par la tempête engendre les vents ».

C'est aux grands *refluxiones* océaniques qu'il convient d'attribuer l'origine, non seulement des quatre grands vents cardinaux, mais également de leurs collatéraux. Suivant les explications de Guillaume de Conches, les quatre vents cardinaux sont issus, soit de la séparation, à l'orient et à l'occident du monde, des grands flux océaniques, soit de leur rencontre au midi et au septentrion (Fig. 6):

> « Quand, comme nous l'avons expliqué, à l'ouest de cette source de toute humidité, deux flux se séparent, l'un se dirigeant vers le sud, le second vers le nord, lors de cette séparation, l'air est agité. Si l'agitation (*impulsus*) est assez grande pour parvenir jusqu'à nous, elle engendre le vent qui s'appelle Zéphyr. Les deux flux orientaux, par leur séparation, engendrent un vent qui a pour nom Eurus. Quand les flux venus de l'occident et de l'orient se dirigeant vers le nord se rencontrent, l'air est agité. Il se crée un vent septen-

---

61 Brunetto Latini, *Li livre dou tresor*, I, 124, 6, éd. cit., p. 121.

62 *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, 72, éd. cit., pp. 24-25.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

trional appelé Borée (...). De même quand les deux flux qui se dirigent vers le sud se rencontrent naît l'Auster »[63].

Quant aux vents collatéraux, ils prennent naissance de la différence de vitesse entre chacun des flux:

« Si, des deux flux se dirigeant vers le nord, il arrive par hasard que celui venant de l'orient soit plus rapide, il rencontrera le flux occidental au delà du septentrion, (de cette rencontre) naîtra alors un vent collatéral entre Borée et Zéphyr. La même chose si le flux occidental est plus rapide, il engendrera alors un vent collatéral entre Borée et Eurus »[64].

L'agitation naturelle des eaux entraine le remuement de l'air, et il n'est jusqu'à la terre elle-même qui n'en soit affectée. Inondations et tremblements de terre vont de pair:

« Dans les lieux où les flots de la mer viennent à se rencontrer avec violence et où les ondes sont fortement agitées (...), il se produit de violents tremblements de terre (...) »[65].

* * *

Etroitement liée à la terre, à la fois dans une relation de proximité, mais aussi dans cette mutation permanente des éléments entre eux, la terre et la mer entretiennent des rapports ambigus sur lesquels ces auteurs soucieux de comprendre et d'expliquer le fonctionnement de l'univers s'interrogent.

---

[63] (...) *cum igitur, ut praediximus, in occidente ex illo fonte totius humoris, duae refluxiones, una ad austrum, alia ad septentrionem dividuntur, in illa separatione movetur aer. Sed si tantus fuerit impulsus, quod usque ad nos pervenerit, generat ventum qui Zephyrus vocatur. Duae vero orientales, sua divisione generant ventum, qui Eurus nominatur. Cum vero orientalis et occidentalis ad septentrionem vergentes, in medios sibi occurrunt, movetur aer, fitque ventus septentrionalis, qui dicitur Boreas (...). Similiter cum duae vergentes ad austrum, in medio sibi occurrunt, generatur auster (...). Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XV, P.L. 172, col. 81BC.

[64] *Si in duabus refluxionibus ad septentrionem vergentibus (...) quod orientalis ex aliquo accidente sit velocior, ultra medium septentrionem et occidentem (sic) occurrit, nasciturque ventus collateralis, inter Boream et Zephyrum. Ibid.* col. 81D. Cette théorie avancée par Guillaume de Conches sur l'origine des vents est fortement contestée par l'auteur anonyme du *De elementis* III, 7-8, éd. cit., p. 187.

[65] Barthélémy l'Anglais, Liv. XIV, ch. I, cité dans *Monumenta cartographica Africae et Aegypti* cit., t. IV, p. 367.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il existe entre la mer, entendue au sens large comme le rassemblement des eaux, et la terre, des rapports nécessaires qui conditionnent l'équilibre général du globe. Comme le montre Guillaume de Conches dans la *Philosophia mundi*, la présence de l'océan au milieu de la zone torride, vient tempérer les ardeurs de la source de toute chaleur, le soleil:

> « Mais parce que, par l'effet de la seule chaleur, rien ne pourrait vivre, au dessous de la dite source de chaleur, elle (la sagesse divine) a placé la source de toute humidité afin qu'elle tempère la terre ici et là »[66].

En même temps qu'elle tempère la terre, empêche qu'elle ne soit calcinée par les feux du soleil, « l'eau salée et chaude, explique l'auteur du *De mundi constitutione*, fait obstacle au froid de la terre qui ainsi n'atteint pas l'air qui est au dessus[67] ». L'océan assure, de cette façon, une sorte d'équilibre entre les qualités contraires des éléments supérieurs et inférieurs.

De son côté, la terre supporte la masse océane, comme l'écrivait déjà Bède, cette organisation a été voulue par le Créateur,

> « pour permettre à la terre qui aride et sèche ne pourrait subsister par elle-même et sans humidité, et à l'eau qui ne pourrait en revanche se maintenir sans l'appui de la terre, de s'unir dans un enlacement mutuel »[68].

Le même enlacement mutuel que l'on retrouve, si l'on quitte le domaine de la cosmographie au sens strict pour celui de la géographie, pour ce que le Moyen Age appelait la *topographia*. Là aussi, la terre et la mer entretiennent des rapports étroits. Ainsi, entre les monts Calpé et Atlas les flots du vaste océan pénètrent à l'intérieur des terres jusqu'à Jérusalem[69]. A l'orient, le Golfe Caspien, forme une large échancrure à l'intérieur des côtes de l'Asie. Autant de mers familières qui bordent la terre dont elles portent le nom, qui,

---

[66] *Sed quia a solo calore nihil vivere posset, in medio ejusdem fontis caloris fontem humoris supposuit Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XIV, P.L. 172, col. 80B.

[67] *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, éd. cit., pp. 28-29.

[68] (...) *ut, cum terra arida et sicca constare per se ac sine humore nequiret, nec rursus stare aquae, nisi sustinente terra, mutuo implexu iungerentur (...)*. BÈDE, *De natura rerum*, XLIII, éd. cit., p. 227; cf. PLINE, *Histoire naturelle*, II, LXVI, 166.

[69] *Cum juxta latera terrae tangens Africam, ad finem ejus pervenerit, inter Calpem et Atlantem, usque juxta Hierusalem, mediterraneum vocatur, diversa a diversis regionibus nomina accipiens. Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XIV, P.L. 172, col. 80D.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

en dépit des dangers réels qu'elles recèlent – comment ne pas évoquer le courant violent du détroit de Gadès décrit par le *De mundi constitutione*[70], les tourbillons de Charybde et Scylla où « les navigateurs épouvantés par les énormes remous des flots qui s'entrouvraient, croyaient entendre aboyer les flots brisés par les tourbillons qui les engloutissaient en bouillonnant[71] », ou encore, sous un autre horizon, le gouffre, *vorago*, décrit par Girand le Cambrien[72] dan sa *Topographia Hibernica*, au large de la mer d'Irlande – autant que des obstacles constituent un lien solide entre la terre et les hommes. L'océan lui-même conçu comme une ceinture, *limbus*[73], une « limite de courroie ou cercle en fer », comme le précise l'Atlas catalan, l'océan qui enserre les cinq zones du monde, empêche la terre de s'émietter, de disparaître. De leur côté, les mers structurent et organisent la disposition de la terre. La Méditerranée (la nôtre), prolongée par les eaux du Nil et du Tanais, en même temps qu'elle sépare à l'intérieur de l'oecumène les différentes parties de la terre habitée, crée leur identité et rassemble entre elles toutes les parties de l'humanité (Fig. 7). Un sentiment d'unité renforcé peut-être au XIIe siècle, au moment où les échanges se développent. Honorius Augustodunensis peut ainsi écrire dans l'*Elucidarium*:

> « Il n'y a pas un coin du globe où les relations commerciales ou autres n'aient mêlé les hommes (...) »[74].

Tandis que Hugues de Saint-Victor, dans le *Didascalicon* ou *De studio legendi*, consacre un chapitre entier à l'art de naviguer[75].

---

[70] *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, 85, éd. cit., p. 24-25.

[71] Isidore de Séville, *De natura rerum*, XLVII, éd. cit., p. 322, voir aussi, *Etymologies*, Liv. XIII, ch. XVIII, 4-5, P.L. 82, col. 487A; cf. *Imago mundi*, Liv. I, ch. 46, éd. cit., p. 46.

[72] *Non procul ab insulis ex parte boreali, est maris quaedam miranda vorago. (...) Si vero navem hac forte transire contigerit, tanta rapitur et attrahitur fluctuum violentia, ut eam statim irrevocabiliter vis voracitatis absorbeat.* Giraud le Cambrien, *Topographia Hibernica*, éd. J.F. Dimock, Londres 1867, in *Giraldi Cambrensis opera*, Vol. V, (*Rerum Britannicarum Medii Aevi scriptores*), ch. XIV, p. 96.

[73] *Oceanus dicitur (...) quasi zonarum limbus. Imago mundi*, Liv. I, ch. 39, éd. cit., p. 68; voir aussi Gervais de Tilbury, *Otia imperialia*, Decisio II, ch. XIII, éd. cit., t. I, p. 923.

[74] Honorius Augustodunensis, *Elucidarium*, II, 32, éd. Y. Lefevre, Paris 1954, p. 148.

[75] Hugues de Saint-Victor, *Didascalicon*, Liv. II, ch. XXIII, éd. Ch. Buttimer, Washington 1939, p. 41; voir aussi, J. Taylor, *The Didascalicon of Hugh of St. Victor. A medieval guide to the arts translated from the latin with an introduction*, New-York 1968, p. 46.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Cependant dès que l'on quitte les eaux familières, pour pénétrer « au delà de l'horizon, partout à l'infini là où seul l'océan se meut et erre par des routes insondables et mystérieuses », le ton change. Ce lien peut aussi s'avérer une entrave, un frein, une borne à la curiosité. Fondamentalement, l'océan, demeure infranchissable:

> « On assure que la grandeur de l'océan est sans point de comparaison possible et sa largeur infranchissable. Clément, disciple des apôtres a paru l'indiquer lui aussi quand il dit: "L'océan est infranchissable pour les hommes et inaccessibles les mondes qui sont au delà" »[76].

Un caractère insurmontable rappelé régulièrement durant tout le Moyen Age[77]:

> « Certains, écrit Jean Buridan au début du XIVe siècle, se sont donné du mal pour traverser la mer dans les autres quarts sans pouvoir jamais parvenir à quelque terre habitable. Et c'est pourquoi il est dit qu'Hercule a dressé des colonnes aux confins de notre quart pour signifier que, au-delà d'elles il n'y avait ni terre habitable ni mer navigable »[78].

Des bornes reculées au fur et à mesure des nouvelles découvertes. Le long des côtes d'Afrique, jusqu'au Cap Nun, d'abord, au début du XVe siècle, puis à la hauteur du Cap Vert sur la carte de Fra Mauro (1459) qui écrit sur sa mappemonde:

> « (qu'il) avait souvent entendu dire par beaucoup de gens qu'il y a ici une colonne avec une main qui montre une inscription interdisant d'aller plus avant »[79].

Sur la carte des frères Pizzigani de 1367, conservée à Parme, à l'extrémité occidentale de la carte, elles sont situées en plein Atlantique:

---

76 Isidore de Séville, *De natura rerum*, XL, 3, éd. cit., pp. 306-308.

77 W.G.L. Randles, *La représentation de l'Atlantique dans la conscience européenne au Moyen Age et à la Renaissance*, in « Islenha », 4 (1989), pp. 5-16 et Id. « *La navigabilité de l'Atlantique au Moyen Age selon les universitaires et les marins* », in *L'Europe et l'océan.* Actes du XVII congrès de la société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Nantes 1986, Paris 1988, pp. 211-217.

78 Jean Buridan cité par W.G.L. Randles, « *La navigabilité* » cit., p. 212.

79 Sur la mappemonde de Fra Mauro, cf. T.G. Leporace et R. Almagia il *Mappamondo di Fra Mauro*, Rome 1956, et W. Iwanczak, « *Entre l'espace ptolémaïque et l'empire: Les cartes de Fra Mauro* », in « Médiévales », 18 (1990), pp. 53-68.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

« Ici se dressent les statues qui étaient devant le temple d'Hercule (...) elles sont là pour la sécurité des navigateurs, car il est de cette façon établi jusqu'où l'on peut naviguer dans ces mers, et au delà de ces statues la mer est caillée et les navigateurs ne peuvent y pénétrer »[80].

Gelé au nord, pris par les glaces, brûlant au sud, jusqu'à en devenir invisible, rendu impraticable par les courants ou les hauts fonds, l'océan dérobe irréductiblement aux regards des hommes les autres parties de la terre (Fig. 8). La mer ici est celle qui sépare, isole. Et comme telle, elle représente un danger permanent.

Les auteurs qui traitent des questions naturelles s'appesantissent peu sur les périls de hasard encourus par ceux, suffisamment hardis pour se risquer à affronter cet élément. Honorius Augustodunensis évoque ce tourbillon qui « engloutit tous les navires, absorbe les eaux et les rejette ensuite[81] ». Guillaume de Conches explique comment les tempêtes commencent par le fond de la mer, avant de se manifester à la surface, et comment les marins en sont avertis par l'agitation des animaux, plus précisément des veaux marins, qui remontent alors à la surface[82]. Mais plus qu'à ces risques, somme toute conjoncturels, ces auteurs s'attachent davantage à dévoiler cette sorte de danger latent que représente l'océan.

Dans ce jeu de relations étroites entretenues entre la terre et la mer, existe toujours la crainte que l'un des deux éléments disparaisse. L'idée que la terre s'assèche progressivement que l'océan recule, se trouve exprimée par Albert le Grand:

« Il faut dire que certaines terres furent jadis recouvertes par les mers et par les eaux, et qu'elles sont aujourd'hui à sec (...). Car je dis que, comme on le trouve dans les auteurs très anciens, dans les temps reculés, l'eau domina sur la terre d'Egypte et sur certaines autres terres qui peu à peu sont devenues sèches, sur les bords du Nil, pour cette raison, que par suite de la porosité de la terre, cette dite eau s'écoula et fut détournée par des ruisseaux et des marais nombreux et ces localités furent desséchées par la chaleur du soleil et par l'influence des etoiles (...) »[83].

---

[80] Cité par W.G.L. Randles, *La navigabilité* cit., p. 212. Sur la carte d'Andreas Walsperger (Fig. 2) les colonnes d'Hercule sont représentées au large de l'océan avec cette inscription: *Hic sunt colupne Herculis propter pericula fugiendae.*

[81] *Hec autem vorago, que totas aquas et naves absorbet et revomit. Imago mundi*, Liv. I, ch. 41, éd. cit., p. 68; cf. Giraud le Cambrien, supra note 72.

[82] *Quod vero tempestas a fundo incipiat, per hoc potest probari, quod phocas undas agitantes ante tempestatem vidimus. Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XI, P.L. 172, col. 79AB.

[83] Albert le grand, *De meteoris*, Liv. II, traité II, ch. XXV, éd. A. Borgnet, *Opera omnia*, Paris 1890, t. IV, pp. 559-560, cité dans les *Monumenta cartographica Africae et Aegypti* cit., t. IV, p. 396.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Inversement, d'autres terres:

« qui étaient à sec devinrent imprégnées par les eaux et furent recouvertes par les flots de la mer »[84].

Car bien plus grand encore est le danger de la submersion. Pour ces lecteurs assidus du *Timée* de Platon, chacun a en mémoire cette grande île, aussi grande à elle seule que l'Europe et l'Afrique réunies, à jamais engloutie. Honorius Augustodunensis, et plus tard Gervais de Tilbury, y font allusion:

« (...) il y eut jadis une grande île, décrite par Platon, engloutie avec sa population, qui par sa taille dépassait l'Afrique et l'Europe, là où est maintenant la mer figée[85] (*mare concretum*) ».

Crainte d'un déluge, semblable à celui des origines, que rappelle sur de nombreuses mappemondes la présence de l'arche de Noé:

« Et si la vertu du ciel qui doit toujours tenir l'eau éloignée de la terre pour éviter qu'elle ne l'inonde et qui doit la tenir découverte cessait d'opérer et disparaissait, l'eau repoussée, retournerait et reprendrait sa place et irait recouvrir le monde entier et le résultat serait que la génération qui doit être n'existerait plus »[86]:

un déluge dont Guillaume de Conches[87] décrit minutieusement le mécanisme. Sur le point d'achever le livre III de la *Philosophia mundi*, consacré aux phénomènes aériens et océaniques, il termine en s'interrogeant sur la fin du monde: *Unde exustio vel diluvium*, embrasement général ou déluge. Deux cataclysmes issus d'un même dérèglement des planètes, affectées ensemble d'une même élévation ou d'une même dépression. Si toutes les planètes, explique-t-il, étaient ensemble l'objet d'une même élévation, dans la

---

[84] *Ibid.*

[85] *Ultra has fuit illa magna insula que, Platone scribente, cum populo est submersa, que Africam et Europam vicit sua magnitudine ubi est nunc concretum mare. Imago mundi*, Liv. I, ch. 35, éd. cit., p. 66; cf. Gervais de Tilbury, *Otia imperialia*, Decisio II, ch. XI, éd. cit., p. 919. Pour Gervais la taille de cette grande île aurait été celle de l'Asie et de l'Europe réunies, à moins qu'il ne s'agisse d'une transcription fautive.

[86] Ristoro d'Arezzo, cité dans les *Monumenta cartographica Africae et Aegypti* cit., t. V, pp. 4-5.

[87] *Philosophia mundi*, Liv. III, ch. XX, P.L. 172, coll, 83C-84A, et *Dragmaticon*, Dialogue V, éd. cit., pp. 380-382; et *Glosae super Platonem*, XXV, éd. cit., p. 88.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mesure où elles se trouveraient soudain toutes éloignées de la terre, l'absorption d'humidité serait beaucoup moindre. Celle ci pourrait s'accroître et se répandre à travers le monde entier, ce serait le déluge. Un déluge général ou simplement local. Car, si l'humanité n'a connu jusqu'à présent qu'un seul déluge universel, elle a par contre connu de multiples déluges partiels comme en témoignent autant Platon que saint Augustin.

Pour l'avenir, Guillaume ne tranche pas, la parole n'est plus aux philosophes, ni aux physiciens, mais aux théologiens. Simplement il conjecture que le monde déjà détruit une fois par le déluge, finira plutôt dans un embrasement général.

Un danger potentiel qui s'ajoute à des menaces plus obscures que recèlent ces profondeurs abyssales insondables. Derrière le visage lisse de la mer, *aequor*[88], se dissimule un monde inquiétant, donné à voir aux seuls héros et aux saints[89]. Aux deux extrémités de la mer, à l'orient et à l'occident, Alexandre[90] et saint Brandan[91], sont les seuls à entrevoir les secrets de l'océan. Pour les autres, la mer demeure scellée, double inversé de la terre, qui garde les vivants et rejette les morts, où se tapit le Leviathan[92]. L'auteur du *De mundi constitutione*, après avoir énuméré toutes les causes physiques des tremblements de terre évoque le Leviathan lové autour d'elle, cherchant à attraper le soleil qui le brûle, et dans son mouvement d'irritation, la

---

[88] *Aequor autem vocatum quia aequaliter sursum est. Etymologies*, Liv. XIII, ch. XIV, 2, P.L. 82, col. 483C.

[89] J. Le Goff, *Le désert-forêt dans l'Occident médiéval*, in *L'imaginaire médiéval*, Paris 1988, pp. 59-75.

[90] L'épisode de la descente d'Alexandre au fond de la mer est repris la *Cosmographie* d'Aethicus Ister, III, 36, éd. H. Wuttke, Leipzig 1853, p. 23. Cet épisode était noté sur la mappemonde d'Ebstorf au nord, entre l'insula Mioparen et l'insula Riphargica: *Hic fama est Alexandrum magnum per obsidum federa accessisse, ut profundum maris in eorum colinchis id est navibus experitur* (...).

[91] Le texte de la *Navigatio sancti Brandani*, a été édité avec une introduction par C. Selmer, *Navigatio sancti Brandani abbatis*, Notre-Dame Indiana 1959. Au ch. 21 il est donné à saint Brandan d'entrevoir les profondeurs de la mer: *Invenerunt mare clarum ita ut possent videre quicquid subtus erat. Cum autem aspexissent intus in profundum, viderunt diversa genera bestiarum jacentes super arenam*, éd. cit., pp. 56-57.

[92] Sur le Leviathan, cf. *Dictionnaire de la Bible*, t. IV, Paris 1924, col. 213. Dans Ps CIII (CIV) 26, Is. XXVII, 1 et Job III, 8, le Leviathan est considéré comme un monstre marin. Cf. A. Cazenave, *Monstres et merveilles*, in « Ethnologie française », 9 (1979), pp. 235-256.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

faisant trembler[93]. Le monstre des abysses représenté dans le *Liber floridus* de Lambert de Saint-Omer, comme le trône de l'Antéchrist[94]. Menace permanente d'un chaos, sur lequel vient buter le raisonnement de la philosophie naturelle.

---

[93] *De mundi celestis terrestrisque constitutione*, 59, éd. cit., p. 22-23.

[94] LAMBERT DE SAINT-OMER, *Liber Floridus*, Bibliothèque de l'Université de Gand, Ms. 92, fol. 62, éd. cit., p. 42: *Antichristus sedens super Leviathan serpentem diabolum signantem, bestiam crudelem in fine.* En dessous le Leviathan est décrit: *Leviathan serpens in mari innotescitur et bestia corporea et animal regulusque dicitur, dentes habens ut Behemoth, cuius corpus quasi scuta fusilia squamis tegitur, et flamma de ore eius egreditur. Oculorum eius aties fumo narium sautiatur. In collo eius fortitudine eius, cuius faciem pretendit egestas, linguam habens maximam caudamque similem colubri valde longam, per cuius nares inflatio congesta egreditur, et sternutatione caput concutit (...).* Cf. J. POESCH, *The beasts from Job in the Liber floridus manuscripts*, in « Journal of the Warburg and Courtauld Institutes », 33 (1970), pp. 41-51.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

PATRICK GAUTIER DALCHÉ

D'UNE TECHNIQUE À UNE CULTURE: CARTE NAUTIQUE ET PORTULAN AU XIIe ET AU XIIIe SIÈCLE

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Le titre de cette communication a quelque chance de sembler absurde, en ce qu'il désigne des objets apparemment inexistants. En effet, on ne connaît ni portulans ni cartes nautiques au XIIe et dans la plus grande partie du XIIIe siècle. Avant de justifier cette audace – ou cette inconséquence – il convient de préciser ce que l'on désigne ainsi, et de rappeler d'un mot l'état de la recherche. On entend par carte nautique une figure de la Méditerranée, de la mer Noire et des côtes atlantiques depuis le Maroc jusqu'à la Baltique, munie d'une échelle et d'un système de 32 directions traditionnellement appelées rhumbs, et respectant un certain nombre de conventions quant au dessin des côtes, aux couleurs employées et à la toponymie. Le portulan est un texte énumérant les distances entre différentes localités côtières, toujours associées aux directions à suivre pour aller de l'une à l'autre, à quoi s'ajoutent des avertissements sur les conditions de la navigation: écueils et haut-fonds, courants et vents dominants, procédés d'atterrissage[1].

Les premiers témoins conservés semblent très proches chronologiquement. La *Carte pisane* est traditionnellement datée de la fin du siècle, mais de façon fort variable, et selon des critères assez peu fiables[2]. Quant au premier portulan connu, le *Conpasso de navegare* il est daté d'avant 1296 par le colophon du plus ancien manuscrit qui le transmet, et toute autre précision paraît illusoire[3]. Étant donné l'absence d'autres témoins du XIIIe siècle, et

---

[1] Pour une présentation d'ensemble, voir T. Campbell, *Portolan Charts from the late Thirteenth Century*, dans *The History of Cartography, Volume One, Cartography in Prehistoric, Ancient and Medieval Europe and the Mediterranean*, éd. J.B. Harley *and* D. Woodward, Chicago-Londres 1987, pp. 371-463.

[2] T. Campbell cit., p. 404. Pour la carte de Cortona, voir les réserves exprimées par le même, p. 402.

[3] L'éditeur paraît avoir éprouvé quelque incertitude à ce sujet: B.R. Motzo, *Il Compasso da navigare, opera italiana della metà del secolo XIII*, Cagliari 1947 (*Annali della Facoltà di lettere e filosofia della Università di Cagliari*, VIII). La graphie du titre que j'adopte, légèrement différente de celle de l'édition, est conforme au manuscrit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

malgré les difficultés de datation, on considère donc généralement que ces deux outils apparurent au XIIIe siècle[4], et permirent aux marins méditerranéens de pratiquer une navigation rigoureusement définie, sans plus rien devoir aux méthodes empiriques[5].

Comme de coutume, l'attrait pour les questions d'origine appuyé sur le défaut de documentation a donné lieu à un fatras d'hypothèses et de théories sur les civilisations ou les personnages responsables de l'invention de la carte nautique et du portulan. Sur ce point, s'opposent d'abord les tenants d'une origine antique et les partisans d'une création médiévale. Les premiers assurent que les *periploi* sont la source des portulans, et que les Anciens utilisaient des cartes nautiques. Mais les seconds répondent aisément que les directions n'apparaissent jamais dans les descriptions de côtes que nous a laissées l'Antiquité, qu'il n'existe aucune preuve de l'usage de cartes nautiques, et qu'enfin à Byzance, où aurait dû se perpétuer une telle tradition, si elle avait existé, on se borna, et seulement à l'extrême fin du Moyen Age, à traduire des portulans italiens[6]. D'autre part, depuis un siècle environ, les passions nationalistes se sont exacerbées à propos de la priorité italienne ou « catalane » dans l'élaboration des cartes nautiques, refusant de voir, comme l'a excellemment montré M. Quaini, qu'une telle technique, loin d'être une création nationale, est l'expression d'un milieu maritime méditerranéen caractérisé par des échanges multiples[7].

Mon but n'est pas de m'appesantir sur ces discussions interminables. Je me bornerai a noter que de telles constructions sont le fait de savants de cabinet, qui ont sans doute quelque mal à prendre en considération l'étendue du savoir empirique des marins. Il est plus intéressant, à mon avis, de déterminer les conditions culturelles de l'émergence de ces techniques dans la documen-

---

[4] Cfr. T. Campbell cit., p. 390.

[5] Ainsi E.G.R. Taylor, *The Haven-finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, Londres 1971, p. 112.

[6] Cfr. A Delatte, *Les portulans grecs*, t. I, Liège-Paris 1947 (*Bibliothèque de la Faculté de philosophie et lettres de Liège*, fasc. CVII); t. II, Bruxelles 1958 (*Académie de Belgique, Mémoires*, t. LIII). Le *stadiodromikon* du *De cerimoniis* de Constantin Porphyrogénète (2, 45) énumérant les localités entre Constantinople et la Crète peut difficilement passer pour un portulan, malgré le titre de l'article de G.L. Huxley, *A Porphyrogenitan Portulan*, dans « Greek, Roman and Byzantine Studies », t. 17, (1976), pp. 295-300.

[7] M. Quaini, *Catalogna e Liguria nella cartografia nautica e nei portolani medievali*, dans *Atti del I Congresso storico Liguria-Catalogna*, Bordighera 1974, notamment pp. 16-21.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tation écrite. Pour cela, j'examinerai d'abord quelques textes plus ou moins connus du XIIe siècle, qui tous présentent la particularité de fournir des traces de l'existence précoce de portulans. Ensuite, je mettrai à profit une description inédite de l'ensemble de la Méditerranée de la fin du XIIe siècle, pour étudier comment ces instruments font l'objet d'une tentative de promotion culturelle, au sein d'une commune italienne en expansion, à savoir Pise. Par ces deux biais, il apparaîtra que carte et portulan existaient dès le XIIe siècle. En dernier lieu, je déterminerai si, dans le courant du XIIIe siècle, c'est-à-dire, en gros, jusqu'à la carte du Génois Carignano, l'une et l'autre commencent à infuser le savoir géographique des lettrés, tout en tentant d'apprécier la réalité de leur usage dans la pratique maritime.

1. *Traces de portulans au XIIe siècle*

Plusieurs textes occidentaux du XIIe et du début du XIIIe siècle contiennent, dans un cadre très particulier qui est celui de la croisade, des éléments descriptifs sur les voyages maritimes. Depuis longtemps déjà (au moins depuis Daunou dans son *Discours sur l'état des lettres au XIIIe siècle*), on avait remarqué que certains passages de la *Chronique* de l'Anglais Roger de Howden, ainsi que du texte parallèle des *Gesta regis Riccardi*, s'apparentent à un portulan[8]. Mais il existe d'autres témoignages, tous provenant des croisés septentrionaux. Il n'y a là rien qui puisse au demeurant provoquer l'étonnement, même si la présence de marins de l'Europe du Nord dans les eaux méditerranéennes, entre la fin du XIe et le début du XIIIe siècle, paraît généralement

---

[8] Éd. W. Stubbs, *Chronica magistri Rogeri de Houedene* (*Rerum Britannicarum Medii Aevi Scriptores*, 51), Londres 1868 sqq.; et *The Chronicles and Memorials of the Reigns of Henry II., and Richard I A.D. 1169-1192 known commonly under the Name of Benedict of Peterborough* (*R.B. M.A.S.*, 49), Londres 1866 sqq. Cfr. J.K. Wright, *The geographical Lore of the Time of the Crusades. A Study in the History of medieval Science and Tradition in Western Europe*, New York 1965 (1e éd. 1925), pp. 109, 308; G. Sarton, *Introduction to the History of Science*, t. II, 1, Baltimore 1931, p. 457; A.R. Lewis, *Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar*, dans *Order and Innovation in the Middle Ages. Essays in honor of Joseph S. Strayer*, Princeton 1976, p. 149; J. Vernet, *Influencias musulmanas en el origen de la cartografía náutica*, dans « Boletín de la Real Sociedad Geográfica », 89 (1953), p. 4 (reproduit dans *Estudios sobre historia de la ciencia medieval*), Barcelone 1979, p. 356. Les *Gesta* sont encore parfois attribués à tort à Benoît de Peterborough. La vraisemblance pousse à considérer que Roger est l'auteur de deux textes.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sous-estimée. Pourtant, depuis les incursions normandes, nombre de navires venus de Scandinavie, de Frise, de Flandre ou d'Angleterre s'attardèrent sur les côtes du Portugal, puis passèrent le détroit de Maroc, avec des motivations mêlant l'aide à la Reconquête dans la péninsule Ibérique, la piraterie en Méditerranée, le pélerinage au Lieux saints et la participation officielle ou occasionnelle aux Croisades[9]. Ces expéditions souvent nombreuses et bien préparées durent s'appuyer sur des compétences techniques, en même temps qu'elles contribuaient à répandre les connaissances sur les conditions de la navigation en Méditerranée[10].

Ces témoignages commencent – pour la Méditerranée – avec la troisième croisade. Roger de Howden et les *Gesta* rapportent la route de la flotte anglaise, de Dartmouth au détroit de Gibraltar, puis à Marseille (Pâques 1190-14 septembre 1190)[11]; l'itinéraire de Richard Cœur de Lion de Marseille à Messine (7 août-23 septembre 1190)[12]; l'itinéraire de retour de Philippe Au-

---

[9] Cfr. F. Kurth, *Der Anteil niederdeutscher Kreuzfahrer an den Kämpfen der Portugiesen gegen die Mauren*, dans « Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung » Ergänzungsbd. 8 (1909), pp. 131 et sq., 141, 160 et sq.; W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, t. I, Berlin 1915, p. 125 et sqq.; L. Saavedra Machado, *Os Ingleses em Portugal*, dans « Biblos », 9 (1933), pp. 139-154, 378-387; C. W. David, *De expugnatione Lyxbonensi. The Conquest of Lisbon*, New York 1936 (*Records of Civilization. Sources and Studies edited under the auspices of the Department of History, Columbia University*, XXIV), p. 24 et sqq.; R. Doehaerd, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises aux XIIIe et XIVe siècles*, t. I, Bruxelles-Rome 1941, pp. 84 et sqq.; A.H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Media*, Lisbonne 1959, pp. 34-42; H. Kellenbenz, *Der Norden und die iberische Halbinsel von der Wikingerzeit bis ins 16. Jahrhundert*, dans « Germanisch-romanisch Monatschrift », 43 (1962), p. 121 et sq.; M. Mollat, *Notes sur la vie maritime en Galice au XIIe siècle d'après l'« Historia Compostellana »*, dans « Anuario de estudios medievales », 1 (1964), pp. 533, 535 et sq. Il est peu probable que ce flux, rythmé selon A.R. Lewis par l'installation des dominations almoravide et almohade, s'interrompit totalement après 1107, pour ne reprendre qu'entre 1133 et 1172 (*Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar*, dans *Order and Innovation in the Middle Ages. Essays in honor of Joseph S. Strayer*, Princeton 1976, pp. 139-162).

[10] L'origine de ces textes n'implique évidemment pas que les marins italiens acquirent des septentrionaux leurs techniques de navigation, idée émise parfois sous l'influence des passions nationalistes; par exemple W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffhart* cit., t. I, pp. 133-135 et, plus récemment, R. Morcken, *Old Norse Nautical Distance Tables in the Mediterranean Sea*, dans « The Mariner's Mirror », 75 (1989), p. 70.

[11] *Gesta*, t. II, pp. 115-124; Howden, t. III, pp. 42-54.

[12] *Gesta*, t. II, pp. 112-115 et 125; Howden, t. III, pp. 39-42 et 54.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

guste, de Beyrouth à Rhodes (1191) puis Otrante[13], coupé de renseignements sur la route de Turquie à *portus Wiscardi* et de Corfou à Venise[14]. On dispose en outre de la *Narracio de itinere nauali peregrinorum Hierosolymam tendentium et Siluam capientium*, récit fait par un allemand de l'expédition d'un contingent de Frisons et d'Anglais, qui prirent Silves en Portugal en 1189, avant de gagner la Terre sainte[15]. L'auteur énumère les principales localités rangées par la flotte, de Lowestoft en Angleterre à Marseille, mais aussi des cités africaines, en s'attardant sur leur site, l'aspect des côtes, la géographie politique, religieuse et linguistique. Un dernier ensemble de documents concerne la participation frisonne et allemande à l'expédition d'Égypte de 1217. Au cours du voyage, certains firent halte au Portugal pour reprendre Alcácer do Sal aux Musulmans, ainsi que le rapportent les *Annales Colonienses maximi* et les *Gesta Crucesignatorum Rhenanorum*[16]. Mais la narration la plus détaillée, qui se trouve dans le *Chronicon* d'Emo, abbé du couvent de prémontrés de Floridus Hortus (Bloemhof, près Groningue), reflète le point de vue des Frisons qui, ne voulant pas se détourner de leur but initial, se hâtèrent de joindre Acre. Leur chemin méditerranéen est émaillé de toponymes et d'instructions nautiques[17].

Il s'agit dans tous les cas de témoignages de première main: Roger de Howden accompagna Richard Cœur de Lion; les auteurs de la *Narracio* et des récits de la cinquième croisade participèrent aux expéditions[18]. Par ce caractère, et par l'origine géographique extra-méditerranéenne de leurs auteurs, ces textes offrent une notable homogénéité. Qu'il s'agisse dans un cas d'un Anglais, et dans les autres d'Allemands ou de Frisons importe peu. Tous font partie de civilisations maritimes septentrionales centrées sur la mer du Nord, où les échanges, dans ce type d'entreprise, étaient de règle. D'ailleurs, les

---

[13] *Gesta*, t. II, pp. 192-198, 203; Howden, t. III, pp. 155-160, 166.

[14] *Gesta*, t. II, pp. 198 et sq., 20-206; Howden, t. III, pp. 160 et sq., 165 et sq.

[15] Éd. C.W. David, dans « Proceedings of the American Philosophical Society », 81 (1939), pp. 591-676.

[16] Respectivemente édités dans les *M.G.H.*, *SS.*, t. XVII, pp. 829-831, et par R. Röhricht, *Quinti Belli Sacri scriptores minores*, Genève 1879, pp. 29-56.

[17] Éd. *M.G.H.*, *SS.*, t. XXIII, pp. 478-483; R. Röhricht cit., pp. 59-70.

[18] C'est certain pour le récit à la première personne inséré par Emo dans sa *Chronique*, qui déclare l'avoir reçu d'un *familiaris* (*M.G.H.*, *SS.*, t. XXIII, p. 478); c'est très probable pour les *Gesta crucesignatorum Rhenanorum* et pour les *Annales Colonienses maximi*, qui semblent descendre sur ce point d'une même source (R. Röhricht cit., p. XV).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

croisés originaires du continent font relâche en Grande-Bretagne, à Dartmouth ou à Lowestoft. Il n'y a donc pas d'arbitraire à conjoindre ces trois textes dans une même étude, à partir de ces critères purement extrinsèques, et à rassembler, sous deux catégories, les détails qu'ils apportent sur le déroulement du voyage.

Ce sont tout d'abord les indications sur des couples de localités se trouvant en face l'une de l'autre, surtout dans la zone privilégiée qu'est le détroit de Gibraltar. Pour la *Narracio de itinere nauali* et pour Emo, Tarifa est en face de Kasr Masmuda. De même, le premier texte fait correspondre Algésiras et Gibraltar à Ceuta, tandis qu'Emo conjoint celle-ci à Malaga[19]. Mais c'est dans l'œuvre de Roger de Howden que l'on trouve un exposé complet de ce système de correspondances. Il énumère d'abord des localités d'Afrique, puis celles qui sont *quasi ex opposito* en Espagne[20]. Roger de Howden trahit l'usage maladroit d'une source par la simplification consistant à définir des toponymes (*Esparte*, *Muee* en Afrique) comme des *ciuitates* alors qu'il s'agit du cap Spartel et du golfe proche du Djebel Musa[21]. On trouve des informations de même nature pour la *Romania*[22].

Ces groupes d'opposition ne peuvent manquer de rappeler les notions semblables que l'on aperçoit dans les textes des géographes arabes. Le *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik* d'al-Bakrī, terminé en 1068, signale, non seulement dans le détroit mais jusqu'à Bougie, les localités africaines qui se trouvent en face d'autres localités de la péninsule Ibérique[23]. Idrīsī, le géographe de Ro-

---

[19] Éd. C.W. David, p. 640; R. Röhricht cit., p. 66.

[20] *et ad introitum districtarum Affricae sunt in Affrica secus mare ciuitates, quarum nomina haec sunt: Esparte, Thange, Cacermin, Muee, Boloos, et Scep, quae est nobilissima omnium ciuitatum Affricae: et in Hispania quasi ex opposito sunt ciuitates et castella, quorum nomina haec sunt: Beche, Dudemarbait, Leziratarif, Gezehacazera, et Jubaltarie insula, Martel, Swail castellum Maurorum* (Howden, p. 48).

[21] Cfr. *Marxamua* sur divers portulans et cartes nautiques (K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin 1909 [*Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin*, Heft 13.], p. 684).

[22] A l'opposé (*ex opposito*) de l'extrémité septentrionale d'Ithaque se trouvent ainsi la *uilla* de *Sanctus Saluator* et la cité déserte de *Sancta Karentet* (Howden, p. 165; *Gesta*, pp. 203 et 205).

[23] Cfr. J. Vernet, *La navegación en la Alta Edad Media*, dans *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, t. I, Spolète 1978, p. 371 et sqq. (*Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo*, XXV); reproduit dans Id., *Estudios sobre historia de la ciencia medieval*, Barcelone 1979.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ger II, en offre d'autres exemples[24]. Il faut éviter l'erreur d'interprétation consistant à penser que de tels couples s'expliquent par un usage précoce de la boussole, dès le temps d'al-Bakrī et même dès le IXe ou le Xe siècle, époque où aurait commencé un lever des côtes de la Méditerranée occidentale, l'expression « en face » traduisant le rhumb de 0° magnétique[25]. Il suffit de constater que ces oppositions n'ont pas toujours, chez l'un ou l'autre géographe, les mêmes points de départ ou d'arrivée. D'autre part, sur des traversées aussi courtes, nul besoin de s'aider de la boussole pour déterminer la route à suivre. Il est bien plus probable que cette notion reflète la pratique habituelle de routes commerciales susceptibles de se déplacer[26].

Il y a donc un lien évident, sur ce point, entre les géographes arabes et les textes de Croisade. Mais une différence s'observe chez ces derniers, qui les insèrent, de façon privilégiée, à l'occasion du passage du détroit de Gibraltar. C'est sans doute que, pour des habitants de l'Europe du Nord, le lieu où l'Océan et la mer Méditerranée se rencontrent était chargé d'une valeur symbolique particulière. Pour eux, c'était le passage entre deux mondes physiques hétérogènes dont il n'est pas besoin d'énumérer les différences. En outre, dans leur parcours en direction des Lieux saints, c'était le premier endroit où le but désiré situé à l'autre bout de la Méditerranée prenait quelque réalité mentale, et où, en même temps, la domination incontestée de l'infidèle devenait tangible au long du littoral africain.

Viennent ensuite les distances. La *Narracio* les formule en *dietae* ou en milles teutoniques, sans doute pour les faire mieux appréhender de son public germanique. Les œuvres de Roger de Howden, qui en sont particulièrement riches aussi bien pour des localités rapprochées que pour de grandes traversées, les expriment en milles. Une autre méthode consiste à rendre la fraction de route parcourue d'un point à un autre par comparaison avec la durée de l'ensemble du voyage: ainsi, parvenu à Rhodes, on a fait le tiers du chemin entre Acre et Brindisi[27]. Il est certes difficile de savoir ce que représentent

---

[24] Oran « fait face à Alméria sur la côte d'Andalousie » (*Nuzhat al-mustaq*, éd. et trad. partielles H. Sadok, *al-Idrīsī. Le maġrib au 12e siècle de l'hégire (6e siècle après J.C.)* [*sic*], Paris 1983, p. 97); « Face à Tarifa, sur l'autre rive, est Marsa-l-Qasr qui est attribué aux Masmuda; face à Algésiras, sur cette même rive, est la ville de Sabta » (*ibid.*, p. 163).

[25] Telle est la construction de J. Vernet cit., pp. 375 et 380.

[26] Cfr. C. Courtois, *Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XIe siècle*, dans *Hommage à Georges Marçais. Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman*, t. II, Alger 1957, pp. 51-59.

[27] Éd. citées, p. 160 (Howden), 198 (*Gesta*).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tous ces nombres dans le cas de l'énumération d'une suite de localités côtières: course directe entre deux points, ou le long des sinuosités de la côte? Il est inutile d'ajouter que de semblables indications sont aussi rapportées par les auteurs arabes, depuis al-Bakrī jusqu'au récit de voyage d'Ibn Jobair (1183-1185)[28].

Mais dans les textes que j'ai examinés jusqu'à présent, un des éléments essentiels des portulans fait défaut. Le système d'orientation des portulans repose en effet sur la rose nautique à huit vents, purement géométrique, et non pas sur la rose astronomique à 12 vents issue de la tradition classique. Je reviendrai sur le problème posé par cette absence. En revanche, on peut en trouver trace dans la *Géographie* d'Idrīsī. On sait que ce texte conserve le résultat de l'entreprise de Roger II de Sicile qui, insatisfait de ses lectures ou de ses conversations avec des savants, fit mettre par écrit les documents et les renseignements qu'il avait pu rassembler dans son royaume ou, peut-être, les rapports transmis par ses envoyés dans toute l'Europe[29]. C'est ainsi qu'en un endroit précis de l'œuvre, a propos des îles proches du littoral italien, Idrīsī use d'un système qui semble identique, en son principe, à celui de la rose nautique. Telle île est en effet située *entre* deux points cardinaux, que ce soit par rapport à telle autre, ou par rapport au continent. De plus, à deux reprises, Idrīsī emploie des dénominations des vents caractéristiques, non de la rose à 12 vents, mais de la rose des portulans et des cartes nautiques: *saluq*, d'allure sicilienne, pour scirocco (le vent du sud-est), et *'al-libag*, pour libeccio, le vent du sud-ouest[30]. Pourquoi ce système s'applique-t-il seulement aux îles? Observons que, pour le littoral continental, Idrīsī ne décrit pas vraiment les sinuosités de la côte, mais se borne à donner une succession de toponymes. Pour situer les îles, un système précis d'orientation est

---

[28] *Riḥla*, trad. M. GAUDEFROY-DEMOMBYNES, 3 vols., Paris 1949-1956 (*Documents relatifs à l'histoire des croisades publiés par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 4-6).

[29] Synthèse des problèmes posés par le texte dans O.J. TALLGREN et A.M. TULLIO, *Idrisi. La Finlande et les autres pays baltiques orientaux (Géographie VII, 4)*, *Studia orientalia* 3, Helsinki 1930; l'article de T. LEWICKI, *A propos de la genèse du « Nuzhat al-Muštāq fi 'ḫtirāq al-āfāq » d'al-Idrīsī*, dans « Studi Magrebini », 1 (1966), pp. 41-55, ajoute quelques hypothèses ingénieuses, telle celle de saint Bernard informateur d'Idrīsī sur la Pologne.

[30] M. AMARI, C. SCHIAPPARELLI, *L'Italia descritta nel « Libro del Re Ruggero » compilato da Edrisi. Testo arabo pubblicato con versione e note*, dans « Atti della Reale Accademia dei Lincei », serie 2ª, 8 (1876-1877), pp. 20, 22. Qu'Idrīsī ait eu aussi à sa disposition des cartes nautiques, comme l'affirment les mêmes (p. XI), me semble sujet à vérification.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

nécessaire, puisque le principe de description réglée que constitue la côte est inopérant.

D'où proviennent toutes ces données? Les auteurs les ont-ils apprises des marins qui les conduisaient, les ont-ils recueillies à la suite d'observations personnelles? Ou bien reflètent-elles l'existence de documents qu'ils auraient reproduits dans leurs oeuvres?

Ils font parfois allusion à ce qu'ils ont appris de la bouche des marins, et en particulier des *ductores* embauchés pour diriger leur route. Mais, dans le cas de la croisade de 1217, il s'agit presque toujours de circonstances bien particulières peu propres à susciter la confiance des croisés envers les pilotes: soit tempête, soit défaillance de leur art[31]. Plus significatives sont les remarques de Roger de Howden, qui apporte à plusieurs reprises des précisions objectives de distances en ajoutant qu'elles proviennent des marins: *ad aestimationem nautarum, ut dicunt nautae*[32]. D'autre part, il est certain que l'autopsie a joué un rôle non négligeable. L'auteur de la *Narracio* de 1189 se plaît à décrire l'aspect des côtes ibériques et africaines[33], et ces traits relèvent d'une même curiosité multiforme, qui le porte aussi bien à énumérer les villes reprises aux Musulmans[34], à noter les conditions de culture et de peuplement des terres rangées par la flotte[35], à analyser les termes arabes désignant les fortifications de Silves[36].

---

[31] Emo rapporte que la flotte en route vers la Sicile fut détournée *ex impericia ductoris* vers Lampedusa. Là, les Génois d'une galée leur indiquent leur erreur et la route à suivre (éd. RÖHRICHT cit., p. 69). L'autre partie de la flotte, après le passage du détroit, se retrouve à Cabrera et doit la reconnaissance de l'île à un captif sarrasin. Les croisés y trouvent des marchands qui leur fournissent des *ductores* pour gagner Messine (*ibid.*, p. 38). Arrivés en Crète, les Frisons apprennent des *custodes* de l'île *que sidera, quam celi plagam sequi deberemus tendentes uersus Accon* (*ibid.*, p. 70).

[32] Éd. STUBBS, p. 48 (HOWDEN); 157 (HOWDEN), 194 (*Gesta*); 160 (HOWDEN), 198 (*Gesta*).

[33] *A capite stricti maris in ulteriori parte incipiunt montana ualde alta; et dicitur terra illa montuosa Agummera uel Barbaria* (éd. DAVID, p. 638); *...strictum mare exeuntes, ex utraque parte alta tantum montana conspicientes...* (*ibid.*, p. 640); *Sciendum est quod non uidimus nisi altissimas rupes* (*ibid.*, p. 641).

[34] *Ibid.*, p. 633.

[35] *Intrauimus portum Siluie, terram optime cultam inuenientes...* (*ibid.*, p. 617); *Ab Odiana usque Siuiliam terra est prorsus sterilis et deserta* (*ibid.*, p. 636); *Inde incipit Catalonia, terra optime culta et castellis innumeris ornata* (*ibid.*, p. 642).

[36] *Ibid.*, pp. 619-621.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Mais la structure de ces textes montre à l'évidence que tout ne saurait provenir de l'enquête orale et de l'autopsie. Dans ces œuvres essentiellement narratives, et qui rapportent des expériences personnelles, beaucoup de sections apparaissent nettement comme étrangères au récit, du fait de leur allure de description objective. Les exemples en sont nombreux. Je me bornerai à en citer deux pris dans l'œuvre de Roger de Howden. On possède un texte parallèle d'un autre participant à la croisade de Richard Cœur de Lion. Cet *Itinerarium regis Ricardi secundi* est, lui, exclusivement narratif. Il évoque en quelques lignes, et à la première personne, la route de Richard depuis Marseille jusqu'en Sicile[37]. Rien de tel chez Roger, qui énumère tous les ports, en ajoutant à l'occasion des instructions nautiques[38]. L'itinéraire de retour de Philippe Auguste est encore plus probant. La narration est constamment interrompue par des digressions géographiques et des instructions nautiques (grandes étapes de la traversée de la Méditerranée, conditions générales de la navigation de Marseille à Acre, dangers du détroit de Corfou et du canal d'Otrante), et reprend à chaque fois par un *sequitur*[39].

L'utilisation de sources écrites paraît en outre démontrée par les inconséquences qui naissent de sutures maladroites entre des textes de nature profondément différente. L'ordre logique du voyage est parfois perturbé: des séquences de toponymes sont données en désordre, ou avec des répétitions; des localités dont on est certain que les flottes n'y sont pas passées sont énumérées, comme les ports de l'Adriatique alors que Philippe Auguste prit terre à Otrante.

Par nature d'autre part, toutes ces données sont bien des instructions nautiques. Elles ont très souvent un aspect prescriptif, surtout chez Roger de Howden, qui introduit ses digressions par des expressions telles que « et est notandum », ou en employant le gérondif. Un seul exemple encore:

> « Et entre l'île de Rhodes et la Romania, la mer est large de 20 milles, selon ce que disent les marins. Et il faut savoir que lorsqu'on est parvenu à l'île de Rhodes, le tiers de la route

---

[37] *Postea mare intrauimus, scilicet die proxima post Assumptionem Beatae Mariae, anno I° coronationis regis Ricardi et transiuimus inter duas insulas, quarum altera, uidelicet Sardinia, fuit a dextris, Corsica uero a sinistris. Ibi quidem est magna maris districtio. Deinde nauigauimus inter duos montes semper ardentes, quorum unus uocatur Vulcanus, et alter Strango. Inde transiuimus per fluuium Farum nimis periculosum. Postea peruenimus ad Messanam ciuitatem...* (II, 10, éd. W. Stubbs, *Chronicles and Memorials of the Reign of Richard I*, t. I, Londres 1864, p. 153).

[38] Cfr. éd. Stubbs, pp. 39-41 (Howden); 112-115 (*Gesta*).

[39] Éd Stubbs, pp. 155-166 (Howden); 192-227 (*Gesta*).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

maritime entre Acre et Brindisi est accompli. Et entre Acre et Brindisi on compte 1800 milles. Et entre Marseille et la Sicile on compte 1600 milles. Et entre la Sicile et Acre on compte 1600 milles. Et au milieu de la route entre Marseille et la Sicile se trouve l'île de Sardaigne. Et au milieu de la route entre la Sicile et Acre, se trouve l'île de Crète. Et il faut savoir que si le vent est favorable à ceux qui voudraient aller de Marseille à Acre, qu'ils laissent la Sardaigne, la Sicile et la Crète loin à gauche de leur parcours; et, s'ils ont tenu une droite course, ils ne verront pas la terre jusqu'à ce qu'ils aperçoivent la terre de Syrie; et cette route est plus courte et plus sûre, mais il leur faut prendre garde à ne pas trop aller vers la droite, à cause de la Barbarie et des nombreuses autres îles où habitent les païens soumis à l'empereur d'Afrique. Mais les galées ne peuvent ni n'osent prendre cette route, car si une tempête survenait, elles seraient facilement submergées; et pour cette raison, il leur faut toujours aller près de la terre »[40].

En outre, tous les autres éléments des portulans sont présents: aspect des caps, mention des amers et de la bonté des ports, avertissements sur les écueils qui peuvent gêner la navigation[41].

Ainsi, tous ces indices permettent de conclure qu'à la base de ces élaborations narratives, les auteurs utilisèrent des documents techniques où était consigné l'essentiel des données que l'on trouve, environ un siècle plus tard, dans le premier portulan connu. Je me bornerai pour le moment à cette conclusion, en ajoutant simplement que l'opinion selon laquelle ces documents auraient une origine arabe ne me paraît pas tenable. C'est possible pour tout ce qui est relatif au détroit de Gibraltar et à la péninsule Ibérique. Mais une telle origine est exclue pour ce qui concerne le bassin oriental de la Méditerranée, et pour les côtes italiennes. Il est plus légitime de supposer qu'à travers les biais imposés par la culture et les préoccupations des auteurs, une certaine *koinè* du savoir nautique méditerranéen se trouve ici reflétée de façon médiate et partielle[42].

---

[40] Howden, p. 160. Un excursus de même contenu sur la route de Marseille à Acre se trouve après le récit du voyage de la flotte anglaise jusqu'à Marseille (*ibid.*, p. 51).

[41] Parmi de nombreux autres exemples: *Deinde transierunt per quandam arenam protensam in mare, quae dicitur Caput Leucate, faciens signum magnum...* (Howden, p. 50); *Et quasi ex opposito in Romania est ciuitas deserta quae dicitur Sancta Carenta; et ibi est bonus portus, latus et profundus. Et ad exitum illius portus in fauce maris est quaedam rupis similis turri semiruptae, quae protenditur fere per medium portus, et latet sub undis; et ideo necessarium est ut transeuntes transeant prope insulam de Cuverfu* (*ibid.*, p. 165 et sq.).

[42] Différentes correspondances peuvent s'observer. Ainsi, la distance entre Acre et Brindisi est de 1800 milles selon Roger, et correspond à 15 jours de navigation; c'est le même nombre qui est donné par un pèlerin scandinave, Nicolas, abbé de Munkathvera en Islande, mort en 1159

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Reste à tenter de comprendre pour quelles raisons on ne voit émerger ces documents que dans un ensemble de textes d'origine non méditerranéenne. Une analyse de la signification psychologique et culturelle de cet intérêt pour la navigation et ses techniques confirmera la conclusion. Ici, ce ne sont pas les souvenirs de l'Antiquité qui dominent, mais les notations concrètes. Tous ces récits manifestent une approche très différente de celle des traités de géographie contemporains, où l'espace est perçu et décrit à travers des catégories héritées de la géographie antique. Le monde parcouru et décrit par ces croisés est pour eux nouveau, doublement: parce qu'ils sont des terriens, et parce qu'ils sont des clercs, nourris des lieux communs sur le monde de la dissemblance, le *topos anomoiotètos* évoqué par Platon dans le *Politique* et reproduit à loisir dans la littérature médiévale imprégnée de néo-platonisme[43]. Mais cette motivation ne saurait suffire à expliquer la reprise d'éléments provenant de portulans. Le but de ces expéditions de croisade, par son caractère exceptionnel, implique sans doute une attention particulière au parcours qui permet de l'atteindre. Et les repères culturels traditionnels sont largement inefficaces dans ces récits où l'expérience personnelle joue le rôle principal. Les auteurs paraissent donc avoir été enclins, par l'aspect des paysages qu'ils découvraient, tout autant que par le genre de leurs écrits, qui transmettent leur participation à des entreprises chargées de sens symbolique, à abandonner les modes d'exposition auxquels leur formation et leur culture les avaient habitués. Certes, il y a des différences. Les œuvres de Roger de Howden, clerc royal, ont un aspect quasi officiel, et les extraits provenant d'instructions nautiques ont en quelque sorte la même fonction que les lettres ou les chartes qu'il y insère, à tel point que l'on peut se demander si l'administration anglaise, pour assurer le maximum d'efficacité au transport vers les Lieux saints, ne rassembla pas une documentation technique dans laquelle Roger aurait puisé. Quant aux deux autres textes, le degré d'élaboration littéraire y est notablement différent. La *Narratio* est l'exposé brut d'un partici-

---

ou 1160; cfr. J. Hill, *From Rome to Jerusalem. An Icelandic itinerary of the mid-XIIth Century*, dans « Harvard Theological Review », 76 (1983), p. 181.

[43] G. Dumeige, art. *Dissemblance*, dans *Dictionnaire de spiritualité ascétique et mystique*, t. III, Paris 1956, coll. 1330-1346; H.-J. Spitz, *Die Metaphoric des geistigen Schriftsinns. Ein Beitrag zur allegorischen Bibelauslegung der ersten christlichen Jahrtausends*, Münich 1972 (*Münstersche Mittelalter-Schriften*, 12); P. Gautier Dalché, *Comment penser l'Océan? Modes de connaissance des fines orbis terrarum du Nord-Ouest (de l'Antiquité au XIIIe siècle)*, dans l'*Europe et l'océan au Moyen Age. Contribution à l'histoire de la navigation*, Nantes 1988, p. 217 et sqq.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

pant, qui ne comporte à peu près aucune référence à la culture cléricale, à la différence des récits de la cinquième croisade, où les citations classiques et bibliques sont plus abondantes. Ces variables correspondent nettement au degré d'intervention des documents nautiques: maximum dans les œuvres de Roger, minimum dans les récits d'Emo et des *Gesta crucesignatorum Rhenanorum*, tandis que la *Narratio* comporte une forte proportion de détails provenant de l'autopsie.

2. *Carte nautique et portulan à Pise à la fin du XIIe siècle.*

Jusqu'à présent, je n'ai parlé que des portulans. Que les croisés septentrionaux aient eu aussi des cartes à leur disposition, c'est possible. Mais rien, dans leurs témoignages, ne permet d'en être certain. En revanche, un texte à peu près inédit datable du tournant des XIIe - XIIIe siècles permettra d'entrer plus avant dans le problème.

Il y a plus d'un demi-siècle, Roberto Almagià signalait l'existence dans la collection Barberini d'une copie moderne partielle de ce qu'il appelait un « portulan médiéval », et identifiait l'original dans la collection de Robert Cotton, à la British Library[44]. Ce texte intitulé *Liber de existencia riueriarum et forma maris nostri Mediterranei* avait suscité l'intérêt, au XVIIe siècle, du bibliothécaire du cardinal Barberini et futur custode de la Vaticane, Lucas Holste, et celui de Nicolas Fabri de Peiresc, tous deux préoccupés de géographie ancienne. Curieusement, le *Liber*, depuis cette mention inaugurale, ne fut plus jamais évoqué, circonstance due, sans doute, au fait qu'Almagià le considérait comme tardif. Il contestait en effet la date du XIIe ou du XIIIe siècle qu'avaient avancée Holste et Peiresc, tout en ajoutant qu'il ne devait pas être postérieur au XIVe siècle. En fait, un simple coup d'œil au manuscrit de la Cottonienne montre qu'on est en présence d'un témoin datable des environs de 1200, et plus probablement de la fin du XIIe siècle. Cette date haute rend évidemment ce texte d'un extrême intérêt pour l'histoire des portulans et aussi, comme on va le voir, des cartes nautiques, et cela d'autant plus que l'auteur est très vraisemblablement un pisan, comme cela apparaît dans le prologue sur lequel je reviendrai dans un instant[45].

---

[44] *Monumenta cartographica Vaticana*, t. I, Città del Vaticano 1944, p. 133 et sq. Il joignait la transcription de quelques phrases de la préface.

[45] Je résume ici, pour l'essentiel, les développements d'un ouvrage de prochaine parution, intitulé *Liber de existencia riueriarum et forma maris nostri Mediterranei (Pise, s. XII ex.). Contribution à l'histoire des cartes nautiques et des portulans.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il s'agit d'une description en latin des côtes de la Méditerranée et de la mer Noire, des îles, ainsi que des côtes atlantiques, en Afrique jusqu'à Anfa, près de Casablanca, en Europe jusqu'au *flumen Sancti Iacobi* puis, de façon beaucoup moins détaillée, jusqu'en Europe du Nord. Les toponymes sont au nombre d'environ 1200. Parfois, la description est extrêmement détaillée. De plus, un *excursus* terrestre est développé à propos de la Terre sainte.

Loin d'être une simple compilation, l'œuvre est mûrement pensée et son organisation résulte de choix conscients. Les côtes sont divisées en sections appelées *riueriae*, et ces articulations, généralement soulignées dans le manuscrit par une grande initiale rubriquée, suivent toutes le même plan en deux parties. Vient d'abord une introduction découpant la côte considérée en quelques grands ensembles, à propos desquels l'auteur donne deux informations: la longueur en milles et l'orientation générale, le tout se terminant par la phrase *Infra que hec didicimus*; puis chaque *riueria* est développée par la succession des toponymes et des distances qui les séparent. Les directions ne sont associées aux distances que dans quelques *riueriae*.

On le voit, il ne s'agit pas à proprement parler d'un portulan, mais d'un document de nature un peu différente, et offrant un degré d'élaboration plus élevé. L'auteur précise ses intentions et sa méthode dans un prologue textuellement un peu perturbé, mais qui reste cependant compréhensible à l'aide de quelques émendations. L'œuvre a été composée en trois étapes. L'auteur a d'abord dressé une carte qu'il appelle *cartula mappe mundi*, ou *forma*. Sur cette carte, les lieux étaient situés selon les parties des vents, *per partes uentorum*. Mais elle avait été jugée fausse par un chanoine de l'église cathédrale de Pise, tant dans ses légendes que dans sa facture. Il semble donc que ce chanoine non autrement nommé fut à l'origine de la description, écrite cette fois, qui constitue le *Liber*. Celui-ci comportera trois éléments: les distances en milles, les directions et les noms de lieux tant anciens que modernes, avec leur étymologie. Le texte se présente donc comme un complément de la carte, muni d'ajouts destinés à en faciliter l'accès a un ensemble particulier de lecteurs.

Nous voici donc en présence de deux faits qui renvoient à l'existence de cartes nautiques et de portulans dès la fin du XIIe siècle. Mais le *Liber* est une œuvre qui, par ses caractéristiques et par la volonté affichée de l'auteur, excède largement ce type de documents. Comme dans le cas des textes de croisade, il convient d'extraire les renseignements qu'il nous donne, avant de définir la signification culturelle de l'entreprise.

Naturellement, l'aspect de la *forma* qui avait été la première étape du travail nous reste inconnue. Il ne fait guère de doute, cependant, qu'il s'agis-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sait d'une carte nautique. Il ne faut pas se laisser abuser par le fait que l'auteur use de l'expression *mappa mundi*: longtemps, les cartes nautiques ont été appelées *mappa mundi*, à concurrence d'expressions mieux adaptées à leur nature spécifique. Le texte, qui manifeste à plusieurs reprises un processus de visualisation des formes, implique qu'une carte lui a servi de modèle[46]. D'autre part, certains lieux ne sont pas désignés par un toponyme, qu'il s'agisse de ports ou même d'îles, ce qui implique que, sur le modèle, le toponyme devait être illisible ou absent, ou la localité indiquée simplement par *portus* sans autre précision. Enfin, le *Liber* est presque tout entier voué à la description de la seule Méditerranée, et d'une Méditerranée contemporaine de l'auteur, les seuls ajouts portant sur la Terre sainte et se justifiant, comme on le verra, par une raison extérieure au projet initial. Les orientations générales des *riueriae*, qui la plupart du temps correspondent à la réalité et partagent l'exactitude que l'on reconnaît aux cartes nautiques conservées, ne peuvent provenir que d'une carte. D'ailleurs, bon nombre d'entre elles sont superposables à celles que l'on observe sur la *Carte pisane* de la fin du XIIIe siècle.

Sans pouvoir ici entrer dans le détail de l'analyse, il faut noter que le texte contient quelques éléments permettant de conjecturer la façon dont cette carte fut élaborée, au moins pour le bassin oriental. Il semble qu'elle ait comporté deux axes fondamentaux. L'un est orienté de l'ouest à l'est et passe successivement par les environs (20 milles) du cap Passero de Sicile, le cap Spada à l'ouest de la Crète, le cap Sérifos à l'est, puis le cap Pafo à l'ouest de Chypre. A cet axe correspondent d'autres lignes parallèles sur lesquelles sont situées d'autres distances.

Le *Liber* partage ensuite avec les portulans deux caractéristiques. Tout d'abord le mode de description des ports, avec leur situation par rapport à la ville voisine, la présence d'écueils ou d'îles qui en déterminent la qualité, à tel point que l'on peut parfois superposer les indications du *Liber* et celles du *Conpasso de navegare*. Une dernière caractéristique permet de conclure que le modèle devait avoir un système d'orientation. Outre les distances côtières, l'auteur donne en effet un grand nombre de traversées qu'il appelle *transfretus*, d'un bord à l'autre de la Méditerranée, ou d'une île à la côte, ou entre deux îles, qui comportent à la fois le point de départ et le point d'arrivée,

---

[46] Par exemple, à deux reprises, la forme d'un golfe est assimilée à celle de la lettre G (« ge eleuatum »).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

et l'orientation de la ligne qui les joint. Le système utilisé n'est pas réellement celui de la tradition classique, bien qu'il en reprenne les termes. Ce dernier consistait en une rose de 12 vents où, à chacun des vents cardinaux, était associé un couple de vents situés à environ 30°; le cercle donnait ainsi naissance à un dodécagone régulier. Le *Liber* n'utilise pas les noms en vulgaire de la rose des marins; mais il s'agit d'un dispositif fondamentalement à huit vents, les points cardinaux plus les quatre points collatéraux à 45°, complété par des directions intermédiaires qui portent leur total à 16, en sorte que certaines expressions correspondent tout a fait à celles du *Conpasso*: ainsi *inter eurum et austrum* est équivalent à « entre sirocco e meczo di ». De plus, à ces 16 directions s'ajoutent parfois des directions intermédiaires, sur le modèle *in orientem... et aliquantulum uersus aquilonem*, qui paraissent être une façon grossière d'exprimer les intermédiaires que le *Conpasso* traduit par *un poco*, *terza*, *quarta*, *quinta* et *ottava* (*di vento*). Si donc la rose du *Liber* est équivalente dans sa structure à la rose nautique qui s'observe à partir de la fin du XIIIe siècle dans les portulans, c'est qu'un système spécifique d'orientation, adapté à l'usage nautique, existait déjà au XIIe siècle, comme d'ailleurs l'emploi de *sirocco* et de *libeccio* par Idrīsī conduisait à le penser. L'auteur du *Liber* n'a pas recouru à ces dénominations en vulgaire, sans doute parce qu'écrite en latin, pour un public différent de celui des praticiens, l'œuvre se devait de respecter un lexique traditionnel.

Le *Liber* a donc été construit à l'aide d'un ou de plusieurs portulans D'ailleurs, un passage du prologue le confirme. L'auteur y déclare qu'il a travaillé selon ce qu'il a appris des marins et selon leurs *gradientes*. A l'évidence, le terme dérive de *gradus*, « port », et traduit, peut-être maladroitement, un terme en vulgaire qui désignait des guides nautiques. A la différence de ces derniers, il privilégie non pas l'énumération minutieuse des localités côtières, mais la description de sections de côtes plus importantes, ainsi que les traversées de haute mer. Il n'en reste pas moins qu'en de nombreux endroits, comme la côte dalmate, la côte italienne entre Gaète et le détroit de Messine, ou la côte africaine entre Tanger et Oran, il est beaucoup plus précis que le *Conpasso de navegare*, ce qui renforce la conclusion de l'éditeur de ce dernier, pour qui c'est une œuvre composite rassemblant des monuments issus d'une longue tradition.

Au delà de ces aspects relevant de l'histoire du portulan et de la carte nautique, ce document pose d'autres questions.

La personnalité même de l'auteur gagnerait à être mieux connue. Du *Liber*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

lui-même, on glane quelques précisions. Il a voyagé en Méditerranée, puisqu'il a appris de pélerins musulmans revenant du tombeau du Prophète, avec lesquels il a traversé la Méditerranée depuis Alexandrie jusqu'au *garbum*, le nom arabe du détroit de Bab el Mandeb, dont c'est sans doute la première occurrence dans une source occidentale. D'ailleurs, il est possible qu'il ait connu l'arabe, puisqu'il donne parfois la traduction d'un toponyme en cette langue. Le fait n'a rien d'étonnant. La présence de musulmans à Pise au XIIe siècle est bien attestée, et a laissé des traces notables dans le vocabulaire et les formes artistiques[47]. Enfin, il était intéressé par la pratique commerciale, comme le montrent quelques notations sur les marchandises chargées dans tel ou tel port.

Sa culture est plus facile à apercevoir. Il use d'un latin maladroit, au point qu'on à l'impression qu'il traduit un texte pensé en vulgaire. Pourtant, le *Liber* est parsemé de citations de sources qui dénotent une culture de type clérical très banale caractéristique du XIIe siècle. Il ne se borne pas en effet à énumérer des toponymes. Très souvent, des références bibliques apparaissent, surtout à l'occasion de l'*excursus* sur la Terre sainte. Mais l'essentiel est constitué par des citations d'Ovide et de Lucain, d'une part, et d'autre part d'emprunts à des géographes. Outre quelques détails fournis par Orose, l'auteur a surtout puisé des étymologies de noms de lieux dans l'*Imago mundi* d'Honorius Augustodunensis, et des renseignements d'ordre mythologique et historique dans les *Collectanea* de Solin, le tout ayant pour fonction d'éclairer l'origine des toponymes. Tous ces emprunts sont comme plaqués sur la trame continue de l'énumération des localités côtières, et de façon souvent maladroite, car l'auteur n'a pas toujours compris sa source.

De ce fait, le *Liber* offre un aspect d'hétérogénéité tout à fait remarquable dans les textes de l'époque. Pour en prendre la mesure, il n'est que de le comparer avec un autre texte pisan du début du XIIe siècle (1119 selon toute vraisemblance), dont l'auteur nommé Guido, diacre, participa sans doute à la conquête des Baléares magnifiée par le *Liber Maiorichinus*[48]. Ce

---

[47] C. Cahen, *Orient et Occident au temps des Croisades*, Paris 1983, p. 137; G.B. Pellegrini, *Il fosso Caligi e gli arabismi pisani*, dans « Atti della Accademia Nazionale dei Lincei, Rendiconti », ser. VIII, 11 (1956), pp. 171-176; reproduit dans Id., *Gli Arabismi nelle lingue neolatine, con speciale riguardo all'Italia*, t. II, Brescia 1972, pp. 407-452.

[48] Malgré des tentatives de certains pour faire de Guido un ravennate ou un habitant de l'Italie du Sud, G. Scalia a montré de façon convaincante qu'il s'agit d'un pisan.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Liber de uariis historiis est une vaste compilation historico-géographique, qui rentre dans un ensemble d'œuvres à contenu historique, quoique de genres différents, élaborées à Pise dans le dernier tiers du XIe et le premier tiers du XIIe siècle. Elles témoignent d'un grand intérêt pour l'histoire séculière dans le milieu des chanoines du chapitre cathédral, et d'un souci de participer à l'exaltation de la commune à l'aide de références tirées de l'histoire sacrée et de celle de la Rome antique[49]. L'œuvre de Guido ne s'adresse donc ni aux *negotiatores*, ni aux représentants des pouvoirs « féodaux », selon les vues de l'historiographie ancienne du mouvement communal. Il a en fait pour but de créer un système de références propre à une nouvelle culture ou, pour reprendre l'expression de R. Bordone, à un nouvel ethos urbain[50].

Or, il est frappant de noter que, dans la partie géographique de sa compilation, Guido ajoute à sa source de base, la *Cosmographia* de l'Anonyme de Ravenne, périple de la Méditerranée datant du VIIe siècle, des sources identiques ou analogues a celles de notre auteur, à savoir Orose, Solin et Isidore de Séville (dont Honorius Augustodunensis, utilisé par l'auteur du *Liber de existencia riueriarum et forma maris nostri Mediterranei*, tire l'essentiel de son *Imago mundi*).

On se rappelle que le *Liber* a été composé à la demande d'un chanoine de Pise. Il y a donc lieu de s'interroger sur la signification de l'intervention du clergé cathédral dans son élaboration. Deux détails du prologue nous éclairent sur ce point. L'auteur a ajouté à la carte, nous dit-il, non seulement les distances, mais aussi les noms anciens de certaines localités *iuxta noticiam librorum*, afin d'en faciliter la lecture aux savants. Ensuite, l'œuvre doit permettre une compréhension plus aisée de certains noms de lieux présents dans l'Écriture. Par là, il associera la *ueritas* à la *novitas*. Les recommandations du chanoine postulent donc l'existence de deux publics percevant différemment l'espace de l'*orbis terrarum*. L'un, apte à saisir immédiatement les traits essentiels d'une carte nautique, pour qui la question de sa « vérité » par rapport aux « livres » n'a sans doute guère de sens; l'autre, qui « connaît les livres » et se préoccupe de géographie sacrée. Entendons, en traduisant ces indications:

---

[49] G. Scalia, *Il carme pisano sull'impresa contro i Saraceni*, dans *Studi di filologia romanza offerti a Silvio Pellegrini*, Padoue 1971, pp. 565-627.

[50] R. Bordone, *La società cittadina del regno d'Italia. Formazione e sviluppo delle caratteristiche urbane nei secoli XI e XII*, Turin 1987 (*Deputazione subalpina di storia patria, Biblioteca storica subalpina*, CCII).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

des praticiens d'une part, et d'autre part ceux qui, nourris de la lecture de la Bible et des *auctores*, risquaient de ne voir là qu'une *nouitas* damnable altérant la *ueritas* à laquelle ils s'attendaient. Le chanoine anonyme fut donc le représentant d'un monde de clercs dont l'auteur souhaitait probablement recueillir les suffrages, et qui voulaient trouver dans un texte de géographie non seulement les traits que leurs lectures les avaient amenés à apprécier, mais encore les caractères d'une culture proprement urbaine, tels que la compilation de Guido en témoigne: des descriptions des lieux importants de la Chrétienté, des étymologies, et un cadre ordonné qui organisât l'ensemble de l'*orbis terrarum* en fonction de la domination romaine. L'auteur du *Liber* répond exactement à ce souci, en accrochant des points de référence historique ou étymologique à des localités inconnues de la géographie classique, et en mettant l'accent, dans un *excursus* consacré à Rome, sur la fondation de la Ville, sur la domination universelle et sur la gloire qui la récompense.

Un dernier point renseigne sur la dynamique culturelle à l'œuvre au sein de la commune. L'auteur du *Liber* s'exprime dans son prologue avec une fierté remarquable qui n'est guère masquée par des protestations rhétoriques d'imperfection: nouvelle, son oeuvre est aussi difficile. Par là, il montre que son milieu avait le souci de promouvoir carte et portulan à un statut de dignité culturelle comparable à celui des créations issues des producteurs légitimes de la culture, à savoir les membres du clergé cathédral. Ce souci n'a pu se faire jour que parce que la mentalité citadine, par la laïcisation des attitudes cléricales, était apte à accueillir, au prix d'un compromis, des composantes culturelles étrangères aux préoccupations d'un milieu formé par la lecture de la Bible et le commentaire des *auctores*.

On tirera de cela un enseignement d'importance pour l'histoire des cartes nautiques et des portulans. En l'absence de témoins, rien ne permet d'affirmer l'inexistence de ces outils relevant des *artes mechanicae*. Ainsi, nous ne les apercevons, au XIIe siècle, que grâce à des circonstances favorables qui toutes deux relèvent de la singularité des protagonistes par rapport au monde de la culture légitime: croisés étrangers au monde méditerranéen, et praticiens du commerce ou de la navigation.

3. *Usages de la carte nautique et du portulan au XIIIe siècle.*

Cette opération où la carte et le portulan aident à composer une géographie est unique au XIIe siècle. Qu'en est-il par la suite? Ces outils ont-ils été davantage mis à profit dans des œuvres descriptives?

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Guère, quoique on puisse glaner quelques éléments cà et là. Ainsi, Roger Bacon donne quelques distances en milles dans la section géographique de son *Opus maius*. Celles entre Venise et Durazzo, entre Nègrepont, Constantinople et la Crète correspondent à des parcours maritimes[51]. Mais ce sont des indications très générales et rapides, et l'on ne saurait d'ailleurs observer la moindre influence de la carte et du portulan dans l'œuvre du docteur admirable, pourtant préoccupé de proposer une image du monde adaptée aux changements de son temps. Brunet Latin, quant à lui, est le premier à citer les noms des vents de la rose nautique, mais sans en comprendre la nature: il établit en effet une équivalence stricte entre les noms des collatéraux de la rose à 12 vents et ceux de la rose à 8 vents, alors que par définition leur position respective est différente[52]. Vers la fin du siècle ou le tout début du suivant Riccobaldus de Ferrare, dans un traité de géographie qui préfigure les intérêts de Pétrarque et de ses amis pour le monde de l'Antiquité, utilise manifestement une *mappa mundi* à côté des auteurs traditionnels comme base de son travail. Mais en une occasion il signale une *designatio* de la Méditerranée où il a vu deux îles proches du rivage africain et d'égale grandeur, que les marins appellent *Les deux soeurs*[53]. Il s'agit à l'évidence des écueils situés au sud-ouest de La Galite, mentionnés par plusieurs cartes et portulans[54]. On se demande pour quelle raison Riccobaldus a inséré dans un texte tout entier voué à organiser des *excerpta* d'auteurs antiques un détail aperçu sur une carte nautique. Raison de hasard sans doute: le nom dut le frapper. L'important est que l'on ne découvre dans son œuvre que cette unique allusion.

Selon la plupart des commentateurs, on verrait des traces de l'utilisation

---

51 *Opus maius*, 4, éd J.H. Bridges, t. I, Oxford 1897, p. 376.

52 *Vulturne* = *grec*; *eore* (*eurus*) = *Siloc*; *affriques* = *garbin* ou *libex*; *chorus* = *mestre* (*Li livres dou Tresor*, I, 106, éd. F.J. Carmody, Berkeley-Los Angeles 1948, p. 92. – Il existe une littérature assez abondante, et parfois récente, sur un traité latin présent dans le ms. Paris, B.N. latin 6556, qui contient une rose nautique attribuée au XIe siècle. Il s'agit en fait d'une traduction latine du *Trésor* (comme l'avait déjà reconnu T. Bertelli, *Studi storici intorno alla bussola nautica*, dans « Memorie della Pontificia Accademia dei Nuovi Lincei », 9 (1893), pp. 116-129) faite en Italie du Nord au XIVe siècle.

53 Cfr. P. Gautier Dalché, *Riccobaldus de Férrare géographe. A propos de l'édition du De locis orbis et insularum et marium*, dans « Sacris erudiri », 30 (1987-1988), p. 426.

54 Contrairement à ce que j'ai à tort affirmé dans l'article précédemment cité; cfr. K. Kretschmer, *Die italienischen Portolanen* cit., p. 679, s.v. *Doseror*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

des cartes nautiques dans la *Divine Comédie*[55]. Mais la nature du poème rend difficile toute certitude à ce sujet. En réalité, ni le vieillard du mont Ida en Crète, qui a les épaules vers Damiette et le regard tourné vers Rome[56], ni le discours de Folquet de Marseille, qui dit être né sur le méridien de Bougie[57], ni le « folle volo » d'Ulysse dans l'océan Atlantique[58], ni d'autres passages encore moins précis ne permettent de tirer le moindre enseignement. Il s'agit de banalités qui proviennent d'une connaissance moyenne des localisations en Méditerranée, et qui ne sauraient servir à accroître dans le domaine de la cartographie le champ des connaissances encyclopédiques de Dante.

La moisson est donc fort petite, et il semble qu'il faille attendre le début du XIVe siècle, avec le *Liber secretorum fidelium crucis* de Marino Sanudo et le *De mapa mundi* de Paulin de Venise, pour voir carte nautique et portulan servir à l'élaboration de descriptions géographiques. Mais un long texte inédit intitulé *Liber de diuisione orbis terrarum*, que son contenu permet de dater d'entre 1286 et 1296, et probablement des environs de cette dernière année, permet de reculer quelque peu leur promotion dans la géographie[59]. Son auteur, vraisemblablement Italien du nord, est anonyme; mais ses préoccupations paraissent analogues à celles d'un Roger Bacon, et sa culture est à l'évidence universitaire. Son *imago mundi* répond en effet aux inquiétudes nées de la perte des points de repère spatiaux due aux changements de domination politique aussi bien qu'à l'élargissement du monde consécutif au développement du commerce lointain et des missions en Asie[60]. En conséquence, si la

---

[55] Cfr. P. Revelli, *L'Italia nella Divina Commedia*, Milan 1923, pp. 39, 45 et sq.; A. Pézard, *Dans le sillage de Dante*, Paris 1961, p. 446; Id., *Le chant XXXIII de l'Enfer*, dans « Bulletin de la société d'études dantesques du C.U.M. », 9-10 (1961), p. 19; O. Baldacci, *Carte geografiche*, dans *Enciclopedia Dantesca*, t. I, Rome 1971, pp. 852-854; D. Hay, *Imago mundi nel basso medioevo: un problema di cartografia*, dans « *Imago mundi* ». *La conoscenza scientifica nel pensiero bassomedioevale*, Todi 1983, p. 26 et sq.; et les arguments rassemblés par C. Gizzi, *L'astronomia nel poema sacro*, t. II, Naples 1974, p. 114 et sq.

[56] *Inf.* 14, 103-105.

[57] *Par.* 9, 88-93.

[58] *Inf.* 26, 124-126.

[59] J'en prépare actuellement l'édition.

[60] Par exemple: *Hec autem ignorantia siue error prouenit, ut superius est ostensum, ex uarietate dominii quod temporibus nostris mutari de gentibus in gentes conspeximus, ut de Austria, S<t>iria et Charintia uidimus, que regiones sub rege Boemie militant, sed adueniente Rodulfo imperatore dictum dominium occupauit, unde Austria et Suriam contulit filio suo ibique dominium fecit;*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

base est tout à fait traditionnelle – c'est surtout Isidore de Séville, accompagné des géographes de l'Antiquité –, l'auteur déclare vouloir utiliser d'autres sources pour éclairer ce qui est obscur, ou combler les manques. Dans le cours du traité, il ne cesse de confirmer les données anciennes par l'*experimentum modernorum*, de les concilier lorsqu'elles paraissent contradictoires, en reconnaissant au besoin leur caractère irréductible. Parmi ces *moderni*, il emploie à plusieurs reprises les deux instruments qui nous occupent: une *mappa nauigantium*[61], et un *compassus nautarum*. Voici un exemple topique de sa méthode: « La Syrie se termine à l'est par le fleuve Euphrate, à l'ouest par la Méditerranée et l'Égypte, quoique dans le *Compassus* l'Égypte soit située au sud d'Acre, mais ces deux propositions peuvent se concilier »[62]. Outre ces occasions où il compare la carte implicite dans les descriptions anciennes et celle qui découle du portulan, il utilise le *Compassus* pour contrôler les dimensions des grandes îles de la Méditerranée indiquées par Orose, et constate qu'elles ne concordent pas. Il faut ajouter que ces mesures en milles ne sont pas équivalentes à celles du *Conpasso de navegare*, ce qui confirme qu'il devait exister, à la fin du XIIIe siècle, plusieurs portulans différents. Enfin, divers détails typiques s'expliquent par la consultation d'une carte ou d'un portulan, comme la situation de Tunis qui regarde *triangulariter* et la Sicile et la Sardaigne, ou encore Oran qui regarde Valence et Carthagène, ce qui rappelle les oppositions de même nature présentes dans les textes du XIIe siècle. Ainsi, les témoignages tardifs de Marino Sanudo et de Paulin de Venise, loin d'être isolés, sont à situer dans un mouvement de mise à jour des connaissances qui a en fait commencé plus tôt, au moins dès la fin du XIIIe siècle.

---

multa enim nomina urbium et regionum in libris inueniuntur antiquis et in sacra Scriptura, sicut patet de regionibus nominatis que moderno tempore aliter describuntur, ut super riperia maris magni ultra Constantinopolim in quibus sunt quedam nomina antiquis ignota.

[61] *Hec autem Ptolomais a modernis Tholinieta uocatur, ubi maxima est multitudo Iudeorum, ut in mappa nauigantium continetur.* Il est à remarquer que le *Liber de existencia riuerarum* mentionne sur la côte de Libye une *ciuitas Iudeorum* entre *Rascareni* et *Rasuthen*, qui ne se retrouve sur aucune carte ni sur aucun portulan, mais dont la situation correspond à un *El-Yahoudiya* signalé par al-Bakrī (*Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. et trad. partielles Mac Guckin de Slane, *Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeid-el-Bekri*, 2e édition, Paris 1965, p. 173).

[62] *Hec ab oriente fluuio Eufrate, ab occasu mari nostro et Egipto terminatur, quamuis in Compassu nautarum Egiptus respectu Achon ad meridiem situetur, quod totum saluari potest.* Il ne nous dit malheuresement pas comment.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Mais alors, carte et portulan existaient depuis longtemps. Comment expliquer ce retard à mettre à profit des modes d'appréhension de l'espace qui semblent mieux adaptés à sa représentation exacte? Je tenterai de l'expliquer, non pas tant par un mépris des clercs à l'égard de productions jugées mineures, mais plutôt en examinant leurs conditions d'utilisation à travers trois documents du XIIIe siècle.

L'acte de naissance officiel de la carte dans la pratique nautique semble remonter à 1270, dans le cadre de l'expédition de saint Louis vers Tunis – encore la Croisade. Comme le rapporte Guillaume de Nangis en un texte fort souvent cité, la flotte française qui se disposait à gagner Cagliari subit dans le golfe du Lion, en quatre jours, deux tempêtes si violentes que les croisés finirent par s'inquiéter de leur position. Les *principes* de la nef de saint Louis, appelés à se prononcer, répondirent d'abord *sub dubio* qu'ils croyaient être près de la terre. Ils montrèrent ensuite, sur ce que Guillaume de Nangis appelle une *mappa mundi*, la situation du port de Cagliari et prouvèrent qu'ils étaient tout près du rivage, sans que cette expertise eût complètement dissipé les doutes, et même la suspicion des croisés à leur encontre[63].

Ce récit, qui rappelle nombre d'aventures analogues, depuis les tribulations d'Ibn Jobaïr dans les parages de la Crète en passant par les épreuves des croisés septentrionaux, n'est peut-être pas aussi riche d'enseignements qu'on le juge communément. Si le terme *mappa mundi* renvoie sans aucun doute à une carte nautique, et non à une mappemonde, l'emploi de cette carte est assez étrange: elle sert uniquement à démontrer la proximité du littoral sarde et à indiquer la place de Cagliari, et cela alors que les marins avaient d'abord répondu de façon dubitative aux inquiétudes des croisés, et, au surplus, sans aucune précision. On ne peut manquer de s'étonner d'une telle assurance, que les méthodes de navigation en usage ne devaient guère permettre après une forte tempête. Il est donc très aventuré de penser que les pilotes ont pu « faire le point », et que l'événement illustre la sûreté de leur art[64].

---

[63] *Super quo nauis principes coram rege euocati, de loco ubi tunc aderant interrogati, sub dubio responderunt. Dixerunt enim quod credebant esse prope terram, et multum mirabantur, quod tam tarde suis aspectibus appareret. Unde allata mappa mundi, regi situm terrae portus Callarici, et uicinitatem propinqui littoris ostenderunt* (GUILLAUME DE NANGIS, *Gesta sancti Ludovici*, dans *Recueil des Historiens des Gaules et de la France*, t. XX, 1840, p. 444).

[64] Comme l'affirme Y.K. Fall, en écrivant bizarrement que « leur assurance est l'un des principaux non-dits » du texte (*L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne. Les cartes majorquines: XIVe-XVe siècle*, Paris 1982, p. 58). Il cite la traduction fautive de Y. Kamal,

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Bien au contraire, ils ont dû exciper de la carte dans la seule intention de rassurer des terriens prêts à les accuser d'impéritie, ou même de malice[65].

Un récit de pélerinage est strictement contemporain: c'est celui de Mauritius de Dacia, franciscain norvégien – encore un septentrional, qui accompagna peut-être la flotte de saint Louis d'Aigues-Mortes à l'île de San Pietro en Sardaigne[66]. Une formulation maladroite atteste que Mauritius a eu un portulan sous les yeux: arrivé au détroit de Gibraltar, il remarque que là commence le *Mare Mediterraneum*, tout entier *per miliaria distinctum*[67]. L'œuvre, malheureusement mutilée, est composée suivant une structure identique à celle des textes de croisade du XIIe siècle: les toponymes y sont énumérés de façon objective, accompagnés d'indications de distance qui concernent aussi des parcours non suivis par Mauritius[68], ainsi que de renseignements relevant de la pratique nautique.

(*Monumenta Africae cartographica*, t. III, V, f. 1035) et omet la mention du doute des marins. Selon une interprétation guère moins hasardeuse Guillaume de Nangis « nos dice que en 1270, San Luis, rumbo a Túnis, se hizo mostrar en una carta el punto de mar en que se encontraba » (J. VERNET, *Influencias musulmanas* cit., p. 5, reproduit *dans Estudios sobre historia* cit., p. 257).

[65] Il est vrai qu'après avoir rapporté l'argument des barons, selon qui le vent qui les avait menés Aigues-Mortes devait suffire à conduire à Cagliari en quatre jours, Guillaume de Nangis ajoute que cette méfiance était injuste: *His igitur causis erat suspicio contra nautas, sed iniuste, sicut patuit in sequenti* (éd. cit., p. 444). Les marins s'entendent avec le roi pour *fluctuare per aequora*, mais assez loin de l'endroit où ils croient que se trouve le rivage, afin de ne pas tomber sur des écueils. Au matin, la terre apparaît, les navires se trouvant, selon eux, à plus de 60 milles de Cagliari.

[66] C'est du moins ce qu'affirme son éditeur, G. Storm, mais sans donner de preuves (*Monumenta historica Norvegiae*, Christiania [Oslo] 1880, p. XXXXVIII). Voir en outre R. MORCKEN cit., p. 63 et sq., qui reproduit l'édition de G. Storm en ajoutant nombre d'erreurs.

[67] *Ibid.*, p. 166. Ce qui est traduit « da lì, cioè dallo Stretto, tutto questo mare si allontana per migliaia (di miglia) » par S. DE SANDOLI, *Itinera Hierosolymitana Crucesignatorum (saec. XII-XIII)*, t. IV, Jérusalem 1983, p. 91. L'utilisation de portulans dans les récits de pélerinage des XIVe-XVe siècles a d'ailleurs été mise en lumière par J.K. HYDE (*Navigation of the eastern Mediterranean in the Fourteenth and Fifteenth Centuries according to Pilgrim's Books*, dans « British Archaeological Reports, supplementary series », 41 (1978), p. 526). Je remercie le Prof. B.S. Pullan, de l'Université de Manchester, pour m'avoir obligeamment fait tenir un exemplaire de cette publication après le décès de J.K. Hyde.

[68] *De Kartagenia esset compendiosius iter recto tramite uersus orientium* (sic) *ad Sardiniam per quingenta militaria et Maioricam insulam relinquendo ad dexteram; nos uero eundo Massiliam deuiauimus...* (éd. cit., p. 167).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Un dernier témoignage est fourni par ce qui a longtemps été considéré comme un fragment de portulan, conservé à la Biblioteca Marciana (Cl. XI, 87 [7353]), et parfois daté à tort du XIIe siècle[69]. Ce texte développe en effet le chemin d'Acre à Alexandrie à l'aide d'une rose des vents jugée élémentaire en ce qu'elle ne donne pas les quarts de vent[70]. Mais ce caractère peut s'expliquer par les conditions de transcription du document, plutôt que comme un archaisme. Comme l'a montré une étude récente de D. Jacoby, il fait partie d'un manuel de commerce compilé pour son usage personnel par un vénitien résidant à Acre, probablement marchand. Ce manuel peut être daté entre 1262 et les années 1270. Quant au portulan, la mention de la Crète suppose une date postérieure à la colonisation de l'île par Venise (1211)[71].

Le récit de Guillaume de Nangis porte généralement à considérer que carte nautique et portulan sont, dès le milieu du XIIIe siècle, des outils normaux de la navigation, à la disposition de tout capitaine. L'inventaire de bord d'un navire sicilien revenant de Tripoli et remorqué jusqu'à Tarente par une galère de Nice, en 1293, n'énumère-t-il pas trois *mappae mundi*, dont l'une accompagnée d'un *compassus*[72]? Pourtant, il s'en faut de beaucoup que l'on puisse regarder les nautes du XIIIe siècle comme des techniciens préparant leurs expéditions par la consultation d'un portulan, puis déterminant sur la carte, à l'aide du compas et de la règle, la route à suivre qu'ils auraient ensuite tenue à l'aide de la boussole. En Méditerranée, une navigation durant laquelle le littoral n'est jamais très éloigné, sur des routes parcourues depuis des siècles, n'avait nul besoin de tels instruments[73]. Au XVIe siècle encore,

---

[69] B.R. Motzo, *Il Compasso da navigare* cit., pp. XXXIV-XL; il date de circa 1200 pour E.G.R. Taylor, *The Haven-Finding Art* cit., p. 103.

[70] Édition fautive par K. Kretschmer, *Die italienischen Portolanen* cit., pp. 235-237. On en trouvera une transcription dans l'ouvrage annoncé à la note 45.

[71] D. Jacoby, *A Venetian Manual of Commercial Practice from Crusader Acre*, dans *I Comuni italiani nel regno crociato di Gerusalemme*, Gênes 1986 (*Collana storica di fonti e studi*, 48), pp. 401-428.

[72] Ch. de la Roncière, *Un inventaire de bord en 1294 et les origines de la navigation hauturière*, dans « Bibliothèque de l'École des chartes », 58 (1897), pp. 394-409. On discute de la signification de *compassus*: compas ou portulan? – Quant au passage de l'*Arbor scientiae* de Raymond Lulle communément allégué, il paraît douteux, étant donné le contexte, que *carta* désigne une carte (éd. 1515, p. 570).

[73] Cette remarque n'entend pas exclure la navigation hauturière des pratiques méditerranéennes, selon un préjugé encore répandu. Voyez J. Vernet, qui démontre mathématiquement, confirmant les notations des voyageurs médiévaux, que la morphologie des bassins de la Méditerranée permet d'apercevoir à grande distance des montagnes côtières (*La navigación en la alta Edad media* cit., p. 327 et sqq.); et de facon générale M. Quaini cit., p. 10.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

comme l'a montré naguère U. Tucci dans un article fort éclairant, l'opinion des auteurs de manuels de navigation selon lesquels les connaissances empiriques suffisaient est corroborée par de nombreux documents prouvant que l'appareillage scientifique que l'on prête généreusement aux capitaines méditerranéens était d'utilité à peu près nulle[74]. En 1534 le sénat de Venise se plaignait du petit nombre d'officiers se préoccupant « d'apprendre à mettre le compas sur la carte, pour savoir estimer le chemin parcouru par les galères, et mesurer le temps qu'elles vont à la dérive, et pour reconnaître les rivages, choses principales que doit savoir un marin ». J'irais plus loin: le capitaine moyen, qui ne consultait pas la carte, ne devait pas même avoir l'utilité d'un portulan. L'expérience d'un pilote suffisait. Quant à l'utilisation de l'arbalestrille, du quadrant ou de l'astrolabe pour pratiquer une navigation astronomique, et à celle des tables de mateloggio pour retrouver sa route en cas de déviation, il est de bon sens de laisser ces objets au domaine universitaire où ils trouvent leur origine, malgré les tentatives de certains polygraphes hispaniques[75]. La situation était sans doute différente pour les grandes expéditions organisées, telles celles de croisade qui, dirigées par des terriens, devaient s'appuyer sur une préparation soigneuse du long parcours qu'elles avaient à effectuer.

Le portulan et la carte nautique ne m'apparaissent donc que comme des instruments extraordinaires au sens propre. J'ajouterai deux éléments qui renforcent cette conclusion. Depuis les premiers inventaires après décès qui en font mention, au début du XIVe siècle, on ne les voit que tout à fait exceptionnellement appartenir à des marins, mais bien à des marchands, des notaires, etc.[76]

---

[74] *Sur la pratique de la navigation vénitienne au XVIe siècle. Quelques remarques*, dans « Annales E.S.C. », 1958, pp. 72-89.

[75] Voir les conclusions définitives de G. Beaujouan et E. Poulle, *Les origines de la navigation astronomique aux XIVe et XVe siècles*, dans *Le navire et l'économie maritime du XVe au XVIIe siècle. Travaux du Ier colloque d'histoire maritime présentés par* M. Mollat, Paris 1953, pp. 103-117.

[76] De ce point de vue, la phrase suivante de C. Carrère résume excellement l'erreur courante qui consiste à généraliser, et à passer illicitement de la culture du marchand patron de navire à la pratique du marin: « Il est sûr cependant que, depuis la décision prise en 1354 par Pierre le Cérémonieux, chaque bâtiment possède à son bord deux cartes marines, ou *de navegar*. Elles figurent dans les inventaires de biens de marchands, qui ont eu une fois ou l'autre en leur vie à patronner un bâteau » (*Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés [1380-1462]*, t. I, Paris-La Haye 1967, p. 201). Voir en dernier lieu l'analyse des inventaires majorquins procurée par J.N. Hillgarth, *Readers and Books in Majorca, 1229-1250*, t. I, Paris 1991, p. 187.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

De plus, on ne conserve aucune carte nautique qui garde la trace d'une utilisation à bord. Je ne veux pas dire par là que ces outils n'y ont jamais été présents, mais que ce fut très loin d'être la règle. Au fond, on doit porter à leur sujet un jugement identique à celui que U. Tucci a formulé à propos des manuels de *mercatura*. Loin d'être utilisés dans la vie quotidienne des affaires, à cause de leurs anachronismes et de leurs contradictions, ces derniers répondaient à un double but: ils donnaient une solution rapide, comme d'orientation, à des problèmes relevant de régions dont le marchand n'avait pas d'expérience directe; et ils satisfaisaient aux besoins culturels d'une catégorie sociale pour laquelle la connaissance géographique concrète était indispensable[77]. De la même façon portulans et cartes nautiques devaient servir dans la majorité des cas à préparer des expéditions commerciales, plutôt qu'à diriger la navigation[78]. Et c'est bien ainsi qu'il convient d'interpréter le « fragment » de la Marciana, inséré par l'auteur de la compilation qui, marchand, était avant tout intéressé par les rapports commerciaux entre Acre et Venise[79].

On comprend mieux ainsi, il me semble, toutes les occurrences littéraires de la carte et du portulan au XIIe et au XIIIe siècle. Elles ne s'expliquent que par des circonstances qui excèdent le cadre habituel de leur utilisation par des marchands, milieu d'ordinaire hétérogène par ses valeurs, au moins pour cette période, aux producteurs des textes qui nous les font connaître. En outre, elles apparaissent dans des récits qui font intervenir une expérience de la mer inhabituelle. De là, leur absence jusqu'à la fin du XIIIe siècle dans des textes proprement descriptifs et géographiques, qui émanent d'un milieu différent[80].

---

[77] U. Tucci, *Manuali di mercatura e pratica degli affari nel medioevo*, dans *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologne 1977, pp. 215-231, notamment p. 215-218.

[78] Cfr. aussi B. Dini, *Nuovi documenti su Giovanni di Bernardo di Antonio da Uzzano*, dans *Studi dedicati a Carmelo Trasselli*, Soveria Mannelli 1983, p. 312.

[79] A moins que le copiste du manuscrit soit responsable de son adjonction dans le manuel, hypothèse qu'écarte D. Jacoby cit., p. 408.

[80] C'est volontairement que je n'ai pas abordé ici ce que certains considérent comme un portulan du XIe siècle. La scholie 99 (96) des *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae pontificum* d'Adam de Brême († circa 1081) développe la route de Ripa (Ribe, Jutland) à Acre, en associant la direction et la distance exprimée en jours de navigation, et en usant d'expressions qui rappellent les portulans italiens, par exemple: « fere uersus orientem declinando tamen parum ad plagam australem » (éd. W. Trillmich, *Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der Hamburgi-*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

En conclusion, quelques remarques d'ordre méthodologique.

1. La recherche simpliste des origines, en matière de techniques cartographiques médiévales, est une entreprise d'autant plus désespérée qu'elle manque de prendre en considération les conditions culturelles de leur surgissement documentaire.

2. Ces conditions sont à apprécier non pas en termes de brutale opposition entre une culture savante et une culture technique, mais de façon dynamique. Les doctes et les praticiens – les marchands – n'appartiennent pas à deux mondes qui s'excluent totalement. Les rapports entre leurs cultures sont complexes, et dépendent de conditions ensemble plus générales et concrètes, comme le montre le cas du *Liber de existencia riueriarum et forma maris nostri Mediterranei*, qui ne doit de nous avoir été transmis qu'à l'existence d'une culture urbaine unitaire transcendant les intérêts du groupe porteur de la culture légitime.

3. En conséquence, la réception de la carte (et, dans une moindre mesure, du portulan) dans la géographie savante, ainsi que, réciproquement, la part de cette dernière dans la cartographie nautique, aux XIVe et XVe siècles, sont des domaines de recherche dont la pertinence paraît sous-estimée, car l'on se borne communément a exalter les progrès de la « bonne technique », à déprécier les fantaisies des doctes, et à déplorer l'influence de ceux-ci sur celle-là. Une telle vision, outre qu'elle ne permet guère d'apercevoir des phénomènes invisibles au premier abord dans la documentation, aboutit à transformer en objets morts des entreprises intellectuelles riches de sens à la fois social et culturel.

---

schen Kirche und des Reiches, Berlin 1961, p. 436). Mais les partisans d'une datation haute ne se sont pas avisés que cette scholie se trouve dans une seule classe des manuscrits, et par là, ne saurait remonter à Adam de Brême: K. Kretschmer, *Die italienischen Portolanen* cit., pp. 195-199; Eva G.R. Taylor, *The Haven-finding Art* cit., p. 103 (dans une citation de la scholie, l'auteur transcrit *angulosus* par *angelosus* et *occidentem* par *occidentum*); J. Vernet, *Influencias musulmanas* cit., p. 4, reproduit dans *Estudios sobre historia* cit., p. 356 (« Adam de Bremen [m.c. 1076] como transmisor de un fragmento de portulano »); Id., *La navegación en la Alta Edad Media* cit., p. 370; reproduit *ibid.*, p. 430; et encore R. Morcken, *Old Norse nautical Distance Tables in the Mediterranean Sea*, dans « The Mariner's Mirror », 75 (1989), p. 56 et sq.). C'est encore le schéma d'un voyage, vraisemblablement de pélerinage, découpé en grandes étapes.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

MASSIMO QUAINI

IL FANTASTICO NELLA CARTOGRAFIA FRA MEDIOEVO ED ETÀ MODERNA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

1. Il problema del fantastico nella cartografia pre-mercatoriana si colloca all'interno di un dibattito sulla compresenza nella cultura medievale di forme o generi cartografici e più in generale di modi di percezione della realtà geografica molto diversi se non addirittura in contraddizione.

Roberto S. Lopez, riconoscendo fin dal 1962 che « se vogliamo rendere piena giustizia allo spirito di osservazione e al talento innovatore del medioevo, dobbiamo abbandonare il campo della teoria e scendere alle stesse radici della tecnica manuale e mentale », opponeva le carte nautiche ai cosidetti mappamondi T-O, prodotti tipici, diceva, « dell'età dell'imprecisione e del sogno, dell'allegoria e dei numeri simbolici ». Sarebbero infatti le carte nautiche, prodotti di un'esperienza pratica, a dare origine a una nuova geografia: una geografia che nasce « già adulta » sul finire del XIII secolo e senza evidenti connessioni con la dominante *imago mundi*[1]. Secondo Lopez, che già alla fine degli anni Trenta aveva tentato di contestualizzare l'invenzione della carta nautica nell'Europa di Benedetto Zaccaria[2], alla cultura dotta e clericale del Duecento non sarebbe mancata l'abilità tecnica per tracciare le carte, ma piuttosto la convinzione che « l'esattezza fotografica e statistica fosse preferibile alla suggestività del simbolo e dell'epiteto ». Convinzione che non sarebbe mancata, invece, a mercanti e marinai che nello stesso periodo riescono a ideare e « costruire pezzo per pezzo carte la cui esattezza sarà superata solo da quelle della fine dell'Ottocento »[3]. L'esagerazione di quest'ultima valutazione suggella la contrapposizione fra il primo e il secondo tipo di cartografia, fra le carte nautiche e le « mappemundi ».

Qualche anno dopo, Jacques Le Goff, studiando le strutture spaziali e temporali della civiltà dell'Occidente medievale, sottolineava come « gli uomini del Medioevo entrassero in contatto con la realtà fisica attraverso la me-

---

[1] R.S. Lopez, *La nascita dell'Europa*, Torino 1966 (Paris 1962), p. 411 e sgg.

[2] R.S. Lopez, *Genova marinara nel '200: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Messina-Milano 1933, pp. 202-203.

[3] R.S. Lopez, *La nascita* cit. p. 414.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

diazione di astrazioni mistiche e pseudoscientifiche » che si esprimevano in una « strana cosmografia » e in una cartografia ispirata a un concetto teologico, concludendo che per gli uomini del medioevo « occorrerà un lungo cammino per incontrare, al di là dello schermo del simbolismo, la realtà fisica del mondo nel quale vivono »[4].

Queste posizioni che nel loro schematismo dicotomico risultano oggi in larga misura superate in seguito all'apertura di nuovi cantieri di lavoro nel campo della storia delle mentalità e dell'immaginario geografico, risentivano delle conclusioni della pionieristica indagine di Lucien Febvre che, prendendo come esempio proprio la cartografia, aveva constatato come ancora nel Cinquecento fra il sapere libresco e quello pratico non vi fossero quasi contatti e « i geografi e cosmografi da gabinetto fossero in ritardo sui geografi e cosmografi *de plein vent* », opponendo dunque le carte nautiche all'erudizione cosmografica. Più in generale, studiando la percezione del tempo e dello spazio, Febvre era arrivato alla conclusione che ancora per gli uomini del Cinquento il tempo e lo spazio erano fluttanti, in particolare «un uomo poteva contemporaneamente occupare due luoghi, due posti di uno spazio ancora mal ordinato, in cui ogni cosa non era ancora titolare di un posto esclusivo, a ogni istante reperibile senza esitazione ». Inevitabile la conclusione: « così, ovunque, fantasia, imprecisione, inesattezza »[5].

Sono passati esattamente cinquanta anni da questa ricerca di Lucien Febvre, che, studiando i limiti dell'incredulità dell'uomo rinascimentale, ha avuto il grandissimo merito di porre allo storico tutta una serie di nuove questioni, come il ritardo della vista - il « senso intellettuale per eccellenza » - e la mancanza di un senso della localizzazione e dei limiti spaziali e naturali in un mondo estremamente fluido. Tutte questioni, che, anche in virtù della loro cartesiana formulazione, avrebbero dovuto utilmente fecondare gli studi sulle rappresentazioni spaziali e cartografiche delle società europee fra medioevo ed età moderna. L'incidenza è invece rimasta ristretta e complessivamente limitata alle trattazioni degli storici, attenti in generale più al tema del tempo

---

[4] J. Le Goff, *La civiltà dell'Occidente medievale*, Torino 1981 (Paris 1964), p. 154. Quindici anni dopo, appaiono in proposito meno rigide le conclusioni di B. Guenèe, *Histoire et culture historique dans l'Occident médiéval*, Paris 1980, p. 167 e sgg., che tuttavia, dopo aver sottolineato tutta la forza della « routine des livres », ammette che « les progrès furent lents: gèographie et cartographie baignaient encore, au XV siècle, dans la routine » (p. 177).

[5] L. Febvre, *Il problema dell'incredulità nel secolo XVI*, Torino 1978 (Paris 1942), p. 364 e sgg.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

che a quello dello spazio[6]. È questo per esempio anche il caso di *Le categorie della cultura medievale* di Gurevič, che, portando avanti l'indagine sui livelli psicologico-sociali dell'uomo medievale, concludeva la sua ricerca nel 1972, osservando che « l'opera di ricostruzione dell'immagine del mondo medievale è, scientificamente parlando, appena agli inizi ». E in effetti dal punto di vista geografico e spaziale tale immagine rimaneva ancora avvolta nelle sue più generali e astratte determinazioni culturali, accontentandosi spesso l'indagine di un riferimento al simbolismo e al neoplatonismo, che duplicano il mondo attribuendo allo spazio « una dimensione nuova, supplementare, invisibile all'occhio »[7].

La genericità di queste conclusioni era anche l'effetto di una vera e propria incomprensione della cultura geografica medievale e di una visione anacronistica che sembra godere di « un vigore speciale nel campo della geografia » e che si è spesso tradotta in una lettura scorretta della sue opere: « perché la nostra nozione della geografia, in cui il collegamento con l'esperienza e il concreto è preponderante, non era quella che si facevano i letterati dell'alto Medio Evo: l'apparente conformità fra l'immagine e il reale non importava a loro quanto importa a noi, che invece facciamo fatica a distinguere le ideologie che si nascondono in rappresentazioni che pretendiamo oggettive... »[8]. Pretendere tutto ciò da una « cultura globalmente libresca » e constatandone la mancanza rimproverare i « geografi » medievali di non aver fatto « avanzare la scienza geografica », significa soltanto mettersi in condizione di non comprendere gli atteggiamenti e gli schemi mentali messi in opera per pensare lo spazio geografico in un'epoca e in una cultura determinate. Da questo vuoto della ricerca derivano i più discutibili giudizi di valore sulle opere degli autori medievali, perché « ogni opera geografica è determinata da una certa maniera di considerare lo spazio, da un certo metodo di esposizione, da cui derivano anche la scelta e l'utilizzazione delle fonti »[9].

---

[6] Fa eccezione fra i geografi E. Dardel, *L'uomo e la Terra. Natura della realtà geografica*, Milano 1986 (Paris 1952), che in un interessante capitolo riprende le osservazioni di L. Fevbre.

[7] A. Ja. Gurevič, *Le categorie della cultura medievale*, Torino 1983 (Mosca 1972), p. 84 e sgg.

[8] P. Gauthier Dalché, *Tradition et renouvellement dans la représentation de l'espace géographique au IXe* siècle, in « Studi Medievali », 3ª s., XXIV (1983), pp. 121-122. Cfr. anche R. Manselli, *I popoli immaginari: Gog e Magog*, in *Popoli e paesi nella cultura altomedievale* (XXIX Settimana di Studio Centro it. Studi sull'Alto Medievo), Spoleto 1983, pp. 487-517.

[9] P. Gautier Dalché, *Tradition* cit., pp. 137-138.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Non sembra dunque sufficiente cogliere nella geografia medievale « l'ambivalenza e duplicità di *dati* che vengono recepiti e variamente combinati tra realtà e allegoria » ovvero la complessità del « senso della realtà geografica che avevano gli uomini dell'Alto Medio Evo (...) in una dimensione che oscilla tra la realtà, l'immaginario e il simbolico », come fa Manselli quando scrive che la dimensione immaginaria e fantastica della geografia medievale matura nello spazio che si apre fra la realtà dei pochi dati geografici disponibili e la trasposizione in termini allegorico-simbolici, specialmente da parte dell'esegesi biblica, della concezione geografica dell'Antichità e delle scarse informazioni derivate da altri canali (viaggiatori, mercanti, ecc.). Perché, se è senz'altro vero che in una cultura geografica essenzialmente libresca, come è soprattutto quella dell'Alto Medio Evo, « il simbolico nasce dall'impiego tipico nel Medio Evo dell'allegoria, mentre il fantastico dall'accoglimento di elementi leggendari ricavati dalle tradizioni più diverse, variamente combinati e sistemati »[10], è anche vero che l'enfasi con la quale si sottolinea la scarsità dei dati desunti dalla realtà rischia di travisare la struttura tutta particolare della geografia medievale, la quale « lungi dall'opporre il libresco e l'esperienza, come nei moderni, li integra in un medesimo quadro di accesso progressivo alla verità »[11]. È quanto Gautier Dalché dimostra in maniera convincente con l'analisi del *De Mensura orbis terrae* dell'irlandese Dicuil (sec. IX) in cui il ricorso all'esperienza non è assente (e lo dimostra il caso della descrizione dell'isola di Tule), ma può anche succedere che per assumere il dato dell'esperienza occorra la conferma della fonte scritta. Si tratta di un atteggiamento che ritroveremo, anche in misura maggiore, nei secoli successivi, quanto i geografi e i cartografi dovranno fare i conti con la geografia di Tolomeo e mettere a confronto i dati desunti dall'esperienza dei viaggiatori e dei navigatori con quelli derivati dai codici tolemaici[12].

---

[10] R. Manselli, *I popoli immaginari* cit., pp. 137-138.

[11] P. Gautier Dalché, *Tradition* cit., p. 148.

[12] Sul tema esiste una bibliografia vastissima. Per gli aspetti più generali si veda M. Milanesi, *Tolomeo sostituito. Studi di storia delle conoscenze geografiche nel XVI secolo*, Milano 1984 (soprattutto l'introduzione). Per gli aspetti qui svolti mi sia consentito rimandare a M. Quaini, *L'età dell'evidenza cartografica. Una nuova visione del mondo fra Cinquecento e Seicento*, in *Due mondi a confronto 1492-1728. Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*, Roma 1992, II, pp. 781-812.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il problema principale, che dovrebbe porsi la storia del sapere geografico e cartografico *nel lungo medioevo*, sembra dunque essere soprattutto quello di conoscere meglio le griglie mentali e culturali entro le quali viene a disporsi la nuova informazione geografica derivata dalla maggiore mobilità degli uomini dell'Europa cristiana nei secoli basso-medievali, senza privilegiare o enfatizzare né l'effetto condizionante della tradizione classica e biblica né l'effetto rivoluzionario del nuovo, che, come dimostra l'esempio del *Milione* o delle stesse *carte nautiche*, tende ad essere riassorbito entro le categorie tradizionali.

2. Le ricerche, che, al di là delle inevitabili generalizzazioni manualistiche o paramanualistiche, hanno fatto eccezione alle citate tendenze fuorvianti, sono state poche, soprattutto fra i geografi e gli storici della cartografia. La deformazione « scientista » ha senz'altro determinato lo scarso interesse per la geografia fantastica. Eppure Le Goff aveva definito « straordinaria la fantasia della geografia medievale », soprattutto nel momento in cui si proietta fuori dall'Europa e dal bacino mediterraneo, come dimostra il caso ben noto – soprattutto grazie a uno stimolante studio dello stesso autore – dell'Oceano Indiano: il mare che allora si riteneva chiuso e che per questa sua incerta geografia diventa « il ricettacolo dei sogni dove si rifugiano i desideri non esauditi della cristianità povera e imbrigliata: sogno di ricchezza legato alle isole, dove si trovano metalli preziosi, boschi rari, spezie... sogno fantastico popolato di uomini, di animali favolosi e di mostri, sogno di abbondanza e di stravaganza forgiato da un mondo povero e limitato, sogno di una vita diversa, della distruzione dei tabù, della libertà... »[13].

Anche in questo caso siamo di fronte a una struttura « mentale » di lungo periodo che sopravvive anche in pieno Cinquecento, come ha dimostrato la bella indagine di Carlo Ginzburg sull'universo mentale di un mugnaio che dai racconti di Mandeville, pieni delle meraviglie delle Indie e del Cataio, era stato indotto a interrogarsi sul fondamento delle sue credenze e sulla giustizia della società in cui viveva. Questa geografia in gran parte immaginaria gli aveva fornito « un punto archimedico da cui guardare al mondo in cui era nato e cresciuto » e arrivare a pericolose conclusioni relativistiche: « molte isole che vivevano quali a un modo e quali a un altro », « di tante e diverse

---

[13] J. Le Goff, *La civiltà dell'Occidente* cit., p. 155.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sorte di nationi chi crede a un mondo chi un altro », come ripete spesso nelle sue deposizioni di fronte all'inquisitore[14].

Ancora Le Goff ha più volte affermato che nella società medievale il tempo e lo spazio si trasformano insieme e per esempio che « il mercante scopre il prezzo del tempo nello stesso momento in cui esplora lo spazio », notando dunque la coincidenza già nel XIII secolo e più ancora nel seguente, fra « il tempo nuovo, misurabile, cioè orientato e prevedibile » e il nuovo spazio del mercante e dell'artista[15]. E tuttavia sembra legittimo ricavare dal complesso degli studi la conclusione che nel campo delle strutture spaziali la potenza della « fantasia » è tale che anche l'incipiente « empirismo » e il « realismo » delle carte nautiche e della prima cartografia terrestre (itineraria e di confine) vengono presto riassorbiti nel grande alveo della geografia fantastica.

Vengono per così dire oscurati soprattutto dall'abbagliante schermo del simbolismo religioso che detta le regole dell'ordinamento convenzionale e astratto della mappa ecumenica a TO, dove il centro è Gerusalemme, il vertice in alto, in direzione dell'Oriente, è l'inaccessibile ma al contempo reale e geografica sede del paradiso terrestre, da cui traggono origine le acque dei maggiori fiumi, il Nilo e il Tanais, ai quali viene assegnata la funzione di delimitare, insieme al Mediterraneo e all'Oceano i continenti e le terre. Analogamente vengono condizionati e stravolti dalla rigogliosa tradizione teratologica tardo-antica e dalla esuberante letteratura dei *mirabilia* che riempiono di contenuto fantastico gli spazi vuoti della carta, man mano che dal centro familiare e conosciuto dello spazio mediterraneo lo sguardo del cartografo si sposta sui margini e sulle aree periferiche[16].

Si tratta peraltro di una tendenza già operante nella cultura e nella cartografia greco-romana, come conferma Plutarco, che in apertura della vita di Teseo scrive che « i geografi nel rappresentare la Terra comprimono ai margini estremi delle carte i paesi che sfuggono alla loro conoscenza e oltre quel limite scrivono *deserti infestati da animali feroci* oppure *paludi misteriose...* oppure *Oceano ghiacciato...* »[17].

---

[14] G. Ginzburg, *Il formaggio e i vermi. Il cosmo di un mugnaio del '500*, Torino 1976, pp. 49-58.

[15] J. Le Goff, *Tempo della chiesa e tempo del mercante*, Torino 1977, pp. 37, 15.

[16] Sui mappamondi medievali oltre all'eccellente repertorio di M. Destombes, *Mappamondes A.D. 1200-1500*, Amsterdam 1964, si veda il saggio di D. Woodward, *Medieval Mappaemundi*, in B. Harley-D. Woodward, *The History of Cartography*, I, Chicago-Londra 1987, pp. 286-370.

[17] Plutarco, *Vita di Teseo*, I, 1.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Al di là della continuità rappresentata dalla tradizione dell'*Hic sunt leones*, occorrerebbe domandarsi se il lettore medievale reagisse in maniera diversa a questo tipo di messaggio scritto o se, come di recente è stato ipotizzato, « l'inserzione di questi frammenti di testo sulle carte sia sufficiente ad aprire la consultazione della carta su uno spazio immaginario, alimentato di reminiscenze, di associazioni libere e di sogni ». Ad essere in questione è qui il ruolo del linguaggio e della parola, nella carta, in rapporto alla loro « proprietà disgressiva e analogica che viene a turbare la percezione del disegno cartografico »[18]. È evidente che tali proprietà agiscono in maniera diversa, a seconda dei tempi e delle strutture mentali o culturali in cui operano, come gli studi storici sui rapporti fra l'occhio e la parola, fra scrittura e oralità, sono venuti rivelando[19].

Al di là di questi aspetti sui quali si attendono ancora studi adeguati, appare evidente che le due cartografie che nei secoli basso-medievali vengono ad opporsi – e tanto più si oppongono quanto più nella nostra considerazione vengono depurate delle concrete forme storiche di intreccio e di transizione e rese così modelli astratti – sembrano in effetti obbedire a impulsi diversi e dare origine a configurazioni altrettanto diverse: uno spazio gerarchizzato, allegorico e etico, quello della « mappamundi » che riunisce su un unico piano spaziale tutta la storia sacra e profana: il paradiso terrestre con Adamo ed Eva, i personaggi biblici, Troia, le conquiste di Alessandro, le province romane, i « Luoghi santi », gli stati cristiani, l'Anti-Cristo e la « fine del mondo »; di contro lo spazio delle carte nautiche, che, come vedremo meglio più avanti, è di fatto uno spazio omogeneo, uniforme, costruito matematicamente sulla rete delle direzioni della bussola e delle distanze calcolate nella navigazione stimata[20].

Uno spazio della Chiesa contro uno spazio del mercante, si potrebbe dire in prima approssimazione. In realtà si tratta di due spazi che non sono nettamente separabili neppure all'interno delle stesse categorie sociali e degli stessi universi culturali. Come per il tempo, e sempre sulle tracce di Le Goff, si potrebbe dire che il mercante cristiano conserva anche il primo tipo di spazio « come un altro orizzonte della sua esistenza, anzi come l'orizzonte

---

[18] C. Jacob, *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris 1992, p. 328.

[19] Su questo tema vedi più sotto l'ultimo paragrafo.

[20] Per una intelligente messa a punto T. Campbell, *Portulan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500*, in B. Harley-D. Woodward cit.

BIBLIOTECA
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

privilegiato nella prospettiva inscindibile della salvezza »[21]. Compresenza dunque più che opposizione dei due modelli cartografici.

È infatti sufficiente rifarsi alle testimonianze dei viaggiatori per rendersi conto del come le due visioni – quella legata allo sforzo di precisione geometrica e matematica e quella legata al simbolismo e alla ricerca del meraviglioso – convivano perfettamente nell'« imago mundi » tanto del mercante quanto degli ecclesiastici. Se per fare un esempio, apriamo la *Cronica* di Benedetto Dei[22] – viaggiatore, mercante, e agente politico mediceo nella Firenze di Toscanelli, morto nell'anno della scoperta dell'America – constatiamo che la sua immagine complessiva del mondo è quella classicamente tripartita dei mappamondi ecumenici, che comincia con queste parole: « Asia tocchò, ne la divisa de figliuoli di Noè, a Sen, che comincia dal paradiso terestro e ariva a la gran fiumara del Tanai... ». È entro questa griglia geografica che lo stesso Dei fa seguire in forma abbreviata il campionario delle genti bestiali e, soprattutto in Africa, il racconto dei « diserti meravigliosi » e paesi disabitati pieni di serpenti e d'animali ferocissimi e « chaldi smisurati » dove nascono le spezierie e le perle[23].

Non diversamente si orienta, nel suo viaggio mediterraneo alla volta dei Luoghi Santi, Anselmo Adorno dimostrando come la più comune rappresentazione del mondo fosse « ispirata dall'idea elementare di una terra piatta che si stende in tutte le direzioni attorno all'osservatore »[24] e come questa sorta di « veduta » del mondo venga a coincidere con il mappamondo tripartito: « Genova è situata in un cerchio di monti sui bordi del Mediterraneo che si estende fra le principali parti del mondo: Asia, Africa e Europa. A occidente e a nord si trova l'Europa, a oriente l'Asia, a sud l'Africa. Il Mediteranneo forma due stretti che lo mettono in comunicazione con un altro mare. Il primo che si chiama comunemente stretto del Marocco, tocca la Spagna e si apre sull'Oceano, il più grande dei mari, che circonda il mondo intero. Il secondo che un tempo si chiamava Ellesponto e che oggi si chiama stretto di S. Giorgio, vicino a Costantinopoli e comunica con il Ponto Euxino... »[25].

Prima di Adorno anche il monaco Guillaume de Boldensele, imbarcan-

---

[21] J. Le Goff, *Tempo della Chiesa* cit.

[22] B. Dei, *La Cronica dall'anno 1400 all'anno 1500*, Firenze 1984.

[23] *Ibid.*, p. 138.

[24] M. Destombes, *Mappamondes* cit., p. 11.

[25] J. Heers-G. De Groer, *Itineraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-1471)*, Paris 1978.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

dosi nel 1336 da Noli per navigare alla volta della Palestina, mette per iscritto la stessa mappa mentale dell'ecumene:

> « Prope civitatem que Naulum dicitur in ripariis Janue situatam... galeam bene armatam ascendi... Dicitur hoc mare Mediterraneum quia principalibus mundi partibus, scilicet Asie Europe et Africae, interjacet, ipsas se et suis bracchiis ab invicem separans et distinguans. Habet enim ab occidente et septentrione Europam, ad orientem Asiam, ad austrum Affricam et uno brachio ejus quo attingit Hispaniam strictum de Maroch vulgariter dicitur. Continuatur hoc mare Mediterraneum cum Oceano scilicet maximo quod orbem circumfluit »[26].

Confrontata sul terreno concreto del viaggio in Terrasanta, la complessiva visione geografica e cartografica del monaco non differisce sensibilmente da quella di un mercante di un secolo dopo.

D'altra parte, le più recenti indagini sulle carte nautiche e i portolani ci inducono a ritenere non solo che alla loro « invenzione », nel XII secolo, gli ecclesiastici diedero un contributo determinante ma addirittura che almeno in origine il loro uso rimase in buona parte estraneo alle esigenze di una navigazione che, in quanto basata sulla stima e la conoscenza diretta dei luoghi, poteva anche farne a meno[27].

Procedendo per altre vie, la ricerca sistematica di Randles ha poi dimostrato come la concezione cosmografica più comune nel Quattrocento fosse una « sintesi biblico-aristotelica », che senza apparente contraddizione metteva insieme l'idea di un'ecumene piatta, centrata su Gerusalemme e circondata dall'Oceano esterno, e l'idea astronomica della sfericità della Terra, rinforzata dalla riscoperta di Tolomeo[28].

---

[26] C. Deluz, *Pélerins et voyageurs face à la mer (XII-XIV siècles)*, in *Horizons marins, itinéraires spirituels (V-XVIII siècles)*, II, Paris 1987, p. 283.

[27] Mi riferisco soprattutto alla relazione di P. Gautier Dalché a questo stesso convegno, che apre nuove prospettive, non solo rispetto alla tradizione degli studi storico-geografici di R. Almagià, A. Magnaghi, B. Motzo ecc., ma anche in rapporto alla più recente e già citata indagine di T. Campbell, per quanto concerne sia l'origine sia l'impiego della carta nautica mediterranea.

[28] W.G.L. Randles, *Dalla terra piatta al globo terrestre. Una mutazione epistemologica rapida 1480-1520*. Firenze 1986 (Paris 1980). Anche questo studio, che rinnova una tradizione di studi nel campo della storia del pensiero geografico che si era appiattita su molti luoghi comuni, non ha finora goduto dell'attenzione che meriterebbe soprattutto fra i geografi.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

D'altra parte, le indagini più recenti, facendo proprio un metodo d'analisi attento ai minimi dettagli e applicandolo alle opere cosmografiche medievali più ripetitive, sono venute dimostrando l'elasticità e l'ambiguità della visione che si esprime nel mappamondo circolare. Da un lato, infatti, fin dal IX secolo si nota in alcune cosmografie, come quella già citata di Dicuil o l'anonimo *De situ orbis* (studiato per l'ultimo da Gautier Dalché), uno spostamento d'attenzione verso l'Europa e l'area oceanica a discapito del ruolo centrale del Mediterraneo. La cintura oceanica comincia a godere di un nuovo statuto: « l'Oceano, che costituisce l'unità del mondo, tende a diventare il principio che organizza la descrizione ». Questo nuovo approccio è avvalorato anche da una nuova visione della navigabilità dell'oceano nord-occidentale, che smentisce la tradizione del « *pigrum et concretum mare* »[29].

Questa concezione, che è certamente da mettere in relazione con le navigazioni irlandesi, non elimina totalmente la tradizionale visione che persiste anche nei mercanti e nei viaggiatori più curiosi e « moderni », di un Oceano circolare, grande fiume circumfluente la Terra che con la sua corrente impedisce alle navi di ritornare dalle loro navigazioni australi (come dice anche Marco Polo) o che con la sua natura « concreta », fangosa e vischiosa rende difficile la penetrazione verso Occidente. La sua collocazione esterna e periferica, ai limiti estremi del mondo, può da sola giustificare tale natura « mostruosa », che fa eccezione alle regole del mare per definizione navigabile, cioè del mare « mediterraneo ».

Non si può in proposito dimenticare che fin dalla tarda Antichità esiste una definizione geografica della geometria come « terrae mensura », che da Marziano Capella passa in Cassiodoro, Gregorio di Tours, Isidoro di Siviglia e Rabano Mauro e che dà corpo a vari materiali cosmografici, come la *Divisio orbis terrarum*, basati sulla ricerca della misura e della precisione (comuni anche egli Itinerari e alla corrispondente cartografia)[30]. Nello stesso tempo e non in alternativa esiste una geografia descrittiva che senza contraddizione può diventare il contenitore di tutti i *mirabilia*.

Quando si ha a che fare con la geografia medievale bisogna dunque rasse-

---

[29] P. Gautier Dalché, *Tradition* cit., p. 163. Dello stesso A. si veda anche *Comment penser l'Océan? Modes de connaissance des fines orbis terrarum du Nord-Ouest (de l'Antiquité au XIIIe siècle)*, in *L'Europe et l'Océan au Moyen Age. Contribution à l'Histoire de la Navigation*, Paris 1988, s.i.p.

[30] In proposito vedi le considerazioni di P. Gautier Dalché, *Tradition* cit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

gnarsi all'idea di trovarci di fronte a una visione assai più contradditoria di quelle degli altri periodi storici: una visione che sa essere nello stesso tempo molto realista e molto vaga, se non addirittura evanescente come un miraggio[31].

3. Torneremo più avanti su questi diversi ma conviventi orizzonti geografici. Ora è necessario ritornare sul tema del « primato » della fantasia nella geografia medievale, al quale siamo richiamati dalla constatazione che i secoli che vedono la nascita della cartografia nautica sono gli stessi che registrano l'irruzione del meraviglioso nella cultura scritta[32].

Ciò che a molti studiosi era apparso come « ignoranza geografica » dell'Occidente medievale è stato posto in relazione con un preciso atteggiamento mentale dell'uomo medievale, che non si traduce tanto in un relativo « disinteresse per realtà geografiche trascurabili rispetto alle verità spirituali » ma piuttosto in un comune modo di guardare o meglio di sognare a cui partecipano perfino i viaggiatori più « realistici »: « al contrario degli uomini del Rinascimento, quelli del Medioevo non sanno guardare, ma sono sempre pronti ad ascoltare e a credere a tutto ciò che si dice loro. E così, nel corso dei loro viaggi, si danno loro a bere racconti meravigliosi, ed essi credono di aver visto, ciò che hanno appreso, sul posto certamente, ma per sentito dire... Nutriti in partenza di leggende che ritengono verità, portano con sé i loro miraggi e la credula immaginazione materializza i loro sogni in scenari che li allontanano quanto basta dal loro ambiente, perché, più ancora che a casa loro, siano quei sognatori ad occhi aperti che sono stati gli uomini del Medioevo »[33].

---

[31] Già L. Febvre aveva sottolineato « come nelle cosmografie di quel tempo (cioè del Cinquecento) l'incoerente rasenta il plausibile, il vero si annoda al fantastico, la fauna assurda dei Bestiari rampolla tranquillamente in mezzo a « vere » bestie dipinte al naturale... » (*Il problema dell'incredulità* cit., p. 420). A sua volta Gurevič (autore di una bella introduzione all'edizione italiana del testo di Febvre) sottolinea giustamente come i nostri concetti di « vicino » e « lontano » siano del tutto inapplicabili alla concezione medievale dello spazio (A. Ja. Gurevič, *Le categorie* cit., p. 87). A sua volta R. Manselli (*I popoli immaginari* cit. p. 515) parla di « dimensione realistico-immaginaria » e spiega che « ci troviamo di fronte ad una concezione della conoscenza geografica... che può non avere rapporti con la realtà, esser, quindi, immaginaria, ma nello stesso tempo è per gli uomini che la pensarono e la conobbero una realtà concreta ed effettiva ».

[32] J. Le Goff, *Il meraviglioso e il quotidiano nell'Occidente medievale*, Bari 1988, p. 8 e sgg.

[33] J. Le Goff, *L'Occidente medievale e l'Oceano Indiano: un orizzonte onirico*, in *Tempo della Chiesa* cit., p. 261.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Le Goff non è stato certamente l'unico fra gli storici a sottolineare il primato della fantasia e dell'immaginazione nella geografia medievale. Anche chi, come per esempio Ugo Tucci, ha riconosciuto ai viaggiatori veneti del Quattrocento una forte dose di realismo, non ha potuto fare a meno di riconoscere come elemento strutturale della mentalità medievale la ricerca di miti, leggende e stravaganze: « una descrizione dell'India o dell'Africa al di là delle Colonne d'Ercole non avrebbe potuto farne a meno senza perdere di attendibilità », essendo la mentalità del tempo « meno desiderosa di informazioni veritiere che curiosa di usi strani ed aberranti »[34].

Da questo punto di vista l'indagine viene a spostarsi dagli autori al pubblico che li ascolta o li legge e alla controversa nascita di una curiosità geografica « moderna » che sembra allontanarsi nel tempo, anche se Tucci ne ritrova alcuni caratteri in Alvise da Mosto e Todorov altri in quella che chiama « ammirazione intransitiva della natura » di Cristoforo Colombo[35].

Anche storici della geografia, come Numa Broc, hanno sottolineato il perdurare della geografia fantastica in piena età rinascimentale, da un lato ricordando come non sempre si facesse « distinzione fra viaggi reali e viaggi immaginari » e si potesse così considerare « il Milione di Marco Polo come un repertorio di favole e di meraviglie mentre le fantasie di John Mandeville erano prese sul serio »; e dall'altro sottolineando come la fortuna, ancora nel Cinquecento avanzato, di alcune enciclopedie medievali dimostri che « il pubblico colto si interessava più a una certa geografia fantastica che alle esposizioni rigorose di Tolomeo »[36].

Non basta dunque localizzare sulla carta il meraviglioso, riconducendolo dal mondo soprannaturale al mondo naturale e geografico, per recuperarlo, per assoggettarlo, a un nuovo spirito critico. La storia del mito del paradiso terrestre e della sua localizzazione non solo sulle *mappaemundi* ma ancora sulla « carta » del Nuovo Mondo di Cristoforo Colombo è lì a dimostrarlo[37].

Da questo punto di vista occorre anche notare che secondo il senso co-

---

[34] U. Tucci, *Mercanti, viaggiatori, pellegrini nel Quattrocento*, in *Storia della cultura veneta, II, Dal primo Quattrocento al Concilio di Trento*, Vicenza 1978, p. 333.

[35] T. Todorov, *La conquista dell'America. Il problema dell'« altro »*, Torino 1984, p. 21 e sgg. Discute alcuni aspetti di questa interpretazione F. Affergan, *Exotisme et altérité*, Paris 1987.

[36] N. Broc, *La geografia del Rinascimento*, Ferrara-Modena 1989, pp. 13-14.

[37] T. Todorov, *La conquista* cit., p. 19, definisce l'esistenza del paradiso terrestre « la credenza più sorprendente di Colombo ».

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mune la cartografia costituisce un linguaggio che azzera o riduce le possibilità « critiche » della scrittura: nel momento in cui il cartografo localizza il paese del Prete Gianni e la leggenda di Alessandro, toglie a sé e al lettore la possibilità di distinguerne il diverso livello di esistenza e cioè di distinguere, secondo le osservazioni critiche di Gioia Zaganelli, la vitalità più reale e storica del primo personaggio (per quanto immaginario) rispetto all'ambito tutto libresco del secondo (per quanto storico)[38]. A meno che si voglia ammettere, seguendo un'intuizione di Frank Lestringant, la natura totalmente congetturale della cartografia pre-moderna: il fatto cioè che ancora la cosmografia nautica rinascimentale ammetta le « finzioni » cartografiche, cioè la costruzione di isole e continenti solo immaginati (si pensi alla Terra australe *nondum cognita*, ma disegnata sulla carta), proprio in quanto finzioni o ipotesi dotate di un ruolo euristico e di anticipazione sulla sperimentata realtà geografica[39]. E quindi si rimandi a un'epoca ancora successiva la concezione moderna della carta, per la quale ciò che non si conosce non può essere rappresentato.

Non è possibile ora sviluppare questi temi che convergono su un problema al quale solo ora si comincia a dare qualche risposta: il problema cioè di fissare tempi e modi della moderna « rivoluzione cosmografica » e di dipanare i suoi non semplici intrecci con il ciclo delle grandi scoperte geografiche[40]. In questa sede è sufficiente sottolineare, ancora sul piano più generale e metodologico, quanto questa visione storiografica che ha giustamente enfatizzato il fantastico, il meraviglioso e soprattutto gli orizzonti onirici di un *Medioevo fantastico*, disegnato anche nei suoi scenari artistici da J. Baltrusaitis, abbia promosso fecondi indirizzi di ricerca che hanno posto al centro delle nuove preoccupazioni dello storico l'immaginario[41].

4. A questo punto, prima di entrare nel merito delle questioni geografiche e cartografiche che abbiamo finora introdotto, è necessario muovere da una distinzione preliminare fra fantastico, meraviglioso e immaginario.

---

[38] *La Lettera del Prete Gianni*, a cura di G. Zaganelli, Parma 1990, p. 12.

[39] F. Lestringant, *L'atelier du cosmographe ou l'image du mondo à la Renaissance*, Paris 1991.

[40] In proposito F. Lestringant, *Le déclin d'un savoir. La crisi de la cosmographie à la fin de la Renaissance*, in « Annales ESC », 1991, 2, pp. 239-260.

[41] J. Baltrusaitis, *Il Medioevo fantastico. Antichità e esotismi nell'arte gotica*, Milano 1977. Sul tema vedi l'introduzione di M. Oldoni, intitolata *Una diversa geografia del Medioevo* (*Ibid.* pp. 25-31).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Il rapporto fra fantastico e immaginario è stato sottolineato da Le Goff nell'ambito della stessa definizione del campo d'azione della storia dell'immaginario: « pur non occupando che una frazione del territorio della rappresentazione, l'immaginario va ben oltre: la fantasia, nel significato pieno della parola, trascina l'immaginario oltre la rappresentazione puramente intellettuale »[42]. Ma una volta definito in questi termini anche l'immaginario geografico, come distinguere in esso il fantastico dal meraviglioso e dallo strano? Una buona traccia è fornita dagli storici della letteratura medievale: « in effetti lo strano, il meraviglioso, il fantastico indicano lo stesso fenomeno, ma visto secondo le diverse prospettive della psicologia, della letteratura e dell'arte »; se invece consideriamo « il fenomeno in se stesso, possiamo definirlo come la manifestazione di uno scarto culturale fra i valori di referenza, che servono a stabilire la comunicazione fra l'autore e il suo pubblico, e le qualità di un *mondo altro* »[43].

Dal punto di vista dell'immaginario geografico e cartografico è pertinente parlare sia di fantastico e sia di meraviglioso dal momento che le sue espressioni si collocano tanto sul terreno della letteratura odeporica regno del meraviglioso e dell'esotismo, quanto su quello dell'arte e dell'iconografia, campo privilegiato del fantastico secondo la definizione di Baltrusaitis. Non a caso il famoso timpano della cattedrale di Vezelay è stato di recente interpretato come un mappamondo di pietra[44].

« In ogni caso, l'elemento più decisivo nella fabbricazione del meraviglioso è (...) l'incontro con paesi lontani... il meraviglioso sfrutta le immagini di ciò che è straniero, in quanto rifiuta di interpretarle come spiegabili sul piano naturale »[45].

Sembra dunque lecito fare ricorso al termine moderno di esotismo e considerare il viaggio come lo schema narrativo più adatto per raccogliere e dare

---

[42] J. Le Goff, *L'immaginario medievale*, Bari 1988, p. VI. Una definizione analoga è data da E. Patlagean, *Storia dell'immaginario*, in *La nuova storia*, a cura di J. Le Goff, Milano 1980, p. 291: « Il campo dell'immaginario è costituito dall'insieme delle rappresentazioni che superano il limite posto dai dati dell'esperienza e dalle associazioni deduttive ad esse legate ».

[43] D. Poirion, *Il meraviglioso nella letteratura francese del Medioevo*, Torino 1988, p. 3.

[44] C. Frugoni, *La figurazione bassomedievale dell'Imago Mundi*, in *« Imago Mundi »: la conoscenza scientifica nel pensiero bassomedievale* (XXII Convegno del Centro di Studi sulla Spiritualità Medievale), Todi 1983, pp. 223-269.

[45] D. Poirion, *Il meraviglioso* cit., p. 24. Per un'indagine molto articolata e analitica su uno dei temi dell'epopea alessandrina a cui accenna Poirion si veda C. Settis Frugoni, *Historia Alexandri elevati per griphos ad aerem. Origine, iconografica e fortuna di un tema*, Roma 1973.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

unità ai diversi elementi dell'universo fantastico, senza tuttavia isolare la dimensione letteraria da quella scientifica[46]. Come ha ancora notato Le Goff, esiste infatti anche un « meraviglioso scientifico » e sarebbe errato, oltreché eccessivo, come fa Poirion, attribuire al pensiero medievale l'uniforme tendenza a « non fare alcuno sforzo per tentare di separare il reale dall'irreale ». Diversamente, come spiegare l'emergere di uno spirito critico e di investigazione scientifica fin dal XII e XIII secolo, che tuttavia sono anche i secoli che vedono « l'irruzione del meraviglioso nella cultura dei dotti »? Ritroviamo ancora una volta questo intreccio tipico della cultura medievale, che alla nostra mentalità, erede del metodo cartesiano e della rivoluzione scientifica, non può non apparire paradossale. Accade infatti che lo spirito critico e scientifico sia paradossalmente preparato dall'irruzione dei *mirabilia* che già nell'etimologia, come ricorda ancora Le Goff, implicano l'accentuazione del senso della vista e dell'osservazione[47].

Il problema della definizione e classificazione del meraviglioso, implica anche il problema delle « frontiere del meraviglioso », dei limiti e degli ostacoli o delle spinte che ritmano il suo « ampio respiro », nel senso sia della crescita sia della sua contrazione e superamento: il problema in altri termini del suo recupero storico e scientifico. Come da un punto di vista storico i *mirabilia* sono vanificati nel momento in cui sono collegati ad avvenimenti e date, così da un punto di vista geografico e più generalmente scientifico sono recuperati nel momento in cui sono assoggettati ad una più precisa localizzazione e entrano a far parte di un ragionamento geografico, la cui pre-condizione necessaria è che siano considerati, ancorché ignoti, come appartenenti al mondo naturale. Il caso più evidente di questo processo, che attraversa anche le enciclopedie medievali, è fornito dall'evoluzione delle versioni latine del *Phisiologus* e del *Liber monstrorum*, nel cui prologo – non posteriore al X secolo – si legge, non solo che molte meraviglie localizzate nelle regioni inarrivabili della terra si potrebbero dimostrare fasulle se solo si potesse « ottenere un paio di

---

[46] Un'interessante esemplificazione in F. Cardini, *Orizzonti geografici e orizzonti mitici nel « Guerrin Meschino »*, in *« Imago Mundi »: la conoscenza scientifica* cit., pp. 183-222.

[47] J. Le Goff, *Il meraviglioso e il quotidiano* cit., p. 6. A proposito della distinzione fra reale e irreale, naturale e soprannaturale Le Goff cita la posizione di Gervasio di Tilbury per il quale *mirabilia vero dicimus quae nostrae cognitioni non subjacent etiam cum sint naturalia*. Per Gervasio la curiosità per i *mirabilia* ha anche una componente ludica, ricreativa, paragonabile secondo Porsia (cfr. nota seguente) all'interesse per il genere degli *aenigmata*.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ali per volare laggiù in esplorazione », ma anche la spiegazione geografica del fatto che i mostri si sono rifugiati nei deserti e nelle isole dell'Oceano o nelle viscere dei monti: « ora che gli uomini, enormemente moltiplicatisi, hanno popolato il mondo intero, è assai diminuito il numero dei mostri che nascono sotto il sole. Essi sono stati definitivamente sradicati da ogni nascondiglio in tutto il pianeta, e sconfitti: ormai strappati via dalle spiagge s'aggrovigliano, prostrati, nello spumeggiare delle onde, e nelle aspre estremità polari in un turbine convergono da ogni emisfero, da ogni zona della terra, verso quest'enorme abisso rapinoso »[48].

Come si vede si tratta di un ragionamento geografico che, senza negare l'esistenza del mostro, ne correla la frequenza alla presenza dell'uomo, alla sua opera di conoscenza e di addomesticamento, per così dire, del pianeta, per effetto del popolamento. Equivale a dire che i mostri si rifugiano in un mondo non umano, ma pur sempre naturale, in un *alter orbis* che rimane un'orizzonte necessario della mentalità medievale (e non solo medievale). Anche nella cartografia all'*orbis terrarum* degli uomini si contrappone l'*alter orbis* dei mostri, degli esseri e dei fenomeni che non partecipano dell'umano: « *haec pars inter aquilonem et austrum vastum mare respicit, ubi nihil est nisi monstrorum habitatio...* » così si legge sulla carta dell'Inghilterra di Matteo di Parigi a proposito delle distese oceaniche occidentali[49].

Ogni isola è nella geografia medievale un *alter orbis* e in quanto tale, cioè per essere situata fuori dell'*orbis* degli uomini, diventa uno dei luoghi privilegiati del prodigio e del mostro e l'emblema del fantastico geografico, come nella maniera più evidente dimostra l'isola fluttuante che Girardo di Cambrai chiama *Phantastica* e situa *in boreali oceano*. La sua esistenza è data per possibile (anche se lo stesso autore riferisce che al tentativo di alcuni giovani di raggiungerla, essa scomparve... per riapparire più tardi) in conseguenza della solita teoria che spiega anche i prodigi insulari: « certe regioni e soprattutto le isole e le parti più lontane

---

[48] Mi valgo della bella traduzione di C. Bologna, *Liber monstrorum de diversis generibus*, Milano 1977, pp. 37-38. Ma vedi anche l'edizione a cura di F. Porsia, *Liber Monstrorum*, Bari 1976 (soprattutto per l'ampia introduzione e il commento puntuale ad ogni voce).

[49] In proposito P. Gautier Dalché, *Comment penser l'Océan* cit., *passim*. Più in generale sul concetto anche medievale di « altro mondo » si vedano le osservazioni dell'antropologo F. Affergan, *Exotisme et altérité* cit. Interessanti e aggiornate le rassegne sull'esotismo fantastico medievale di G. Tardiola, *Atlante fantastico del Medioevo*, Anzio 1990; *Le meraviglie dell'India*, Roma 1991; per ultimo *Cristoforo Colombo e le meraviglie dell'America*, Anzio 1992.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

dal centro, godono di determinati prodigi » in quanto la natura agisce in esse per vie segrete[50].

L'isola di Girardo non è né la prima né l'ultima isola fantastica registrata nelle cronache e nelle carte, non solo nei mappamondi ma anche nelle carte nautiche, che, sia nell'oceano occidentale sia in quello orientale, ai margini dell'Asia descritta da Marco Polo, continueranno a rappresentare isole e arcipelaghi inesistenti ben dentro l'età moderna. Basterà ricordare che ancora sotto il regno di Luigi XIV venne organizzata una spedizione per scoprire la mitica isola di Antilia e che tutti i cosmografi rinascimentali, anche quelli che possono vantare esperienze nautiche, continuano a credere e fissare sulle carte isole fluttuanti, che appaiono e scompaiono alla vista dei marinai[51].

Questo esempio dimostra che nella geografia medievale, di cui la carta è solo un linguaggio e neppure il più importante, assai più rilevante è il concetto di mondi altri e chiusi, di regioni impenetrabili, di limiti invalicabili che si disegnano su una superficie terrestre che non è ancora assoggettata allo sguardo unificante del cartografo moderno. La cartografia moderna nasce infatti nel momento in cui si afferma e diventa dominante la concezione di uno spazio omogeneo e percorribile. Uno spazio che non è ancora quello di Colombo, che nello spazio atlantico ritrova l'anomalia del paradiso terrestre: regione invalicabile dove si manifestano fenomeni naturali sorprendenti e non riconducibili alla comune esperienza del navigante[52].

Nella geografia medievale il caso del paradiso terrestre e dell'Oceano oc-

---

50 P. Gautier Dalché, *Comment penser l'Océan* cit., in particolare alle note 57-59.

51 La bibliografia sulle isole fantastiche è sterminata. Per ultima si veda la relazione di Michel Mollat in questi Atti. Da un punto di vista anche cartografico e per l'area atlantica: S.E. Morison, *Storia della scoperta dell'America, I: I viaggi del Nord*, Milano 1976, p. 71 e sgg (capitolo dedicato alle « isole fantasma », in polemica con gli storici portoghesi delle esplorazioni e della cartografia). In ogni caso andrebbe definitivamente recuperato il metodo e il concetto di « romanticismo insulare » introdotto con poco successo da L. Olschki, *Storia letteraria delle scoperte geografiche. Studi e ricerche*, Firenze 1937. Sui rapporti con il metodo di A. von Humboldt mi sia consentito rimandare alla mia introduzione a A. Humboldt, *L'invenzione del Nuovo Mondo. Critica della conoscenza geografica*, Firenze 1992, pp. X-XXIX.

52 In proposito vanno riletti gli scritti di Colombo ora accessibili in una edizione filologicamente corretta e arricchita di nuovi testi che si deve soprattutto a C. Varela e J. Gil e per l'edizione italiana a P. Collo e P.L. Crovetto: C. Colombo, *Gli scritti*, Torino 1992. È tuttavia significativo che nell'accurato indice dei toponimi non figuri il Paradiso terrestre che per Colombo era un luogo dotato di sicura esistenza geografica. Sulle visioni colombiane è molto stimolante J. Gil, *Miti e utopie della scoperta. Cristoforo Colombo e il suo tempo*, Milano, 1991.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

cidentale, mare tenebroso e impenetrabile, non è isolato. Anche nella cartografia terrestre le « Colonne d'Ercole » hanno un corrispettivo ad oriente nelle « Porte di ferro » del Caucaso con le quali Alessandro Magno rinchiuse le « feras gentes » di Gog e Magog. Come è stato indicato da Manselli, la ripresa nell'alto medioevo dell'episodio caucasico della leggenda di Alessandro « sanzionò di fatto, almeno per la più gran parte dell'Occidente, l'idea che lo spazio rappresentato dal Mar Nero, dal Caucaso e dal Caspio fossero limiti invalicabili »[53].

5. Sono i mondi chiusi che favoriscono e alimentano l'immaginazione e i sogni geografici. Nel saggio già citato sull'Oceano Indiano Le Goff nota uno scarto significativo fra la direttrice spaziale lungo la quale si sviluppano i sogni medievali proiettati sulla Persia, sull'India e soprattutto sulle isole e il percorso che porta l'Occidente medievale a conoscere geograficamente lo stesso spazio. Un percorso che viene avviato prima dalla rivoluzione cartografica della carta - portolano mediterranea, la cui direttrice di espansione è nettamente occidentale (prima nord-occidentale e poi sud-occidentale) e poi dalle navigazioni portoghesi: un percorso che apre gli spazi indiani chiusi, non solo con l'idea della circumnavigazione dell'Africa, ma anche con la progressiva disgregazione dell'*imago mundi* medievale e dei suoi punti di vista più terrestri che oceanici[54].

Per Le Goff è infatti essenziale che l'Oceano indiano sia un mare chiuso: « la fecondità del mito riposa sulla credenza di un *mare clausum*... L'oceano indiano è il mondo chiuso dell'esotismo onirico dell'Occidente medievale, l'*hortus conclusus* di un Paradiso misto d'estasi e di incubi. Che si apra, che si dischiuda una finestra, un accesso e il sogno svanisce »[55]. Si fa dunque evidente la relazione fra la tradizione cartografica che vuole che l'oceano indiano sia un mare chiuso e che ha in Tolomeo il suo più prestigioso rappresentante da una parte e dall'altra lo sviluppo del mito. È senz'altro un'ipotesi suggestiva che considera sotto un'altra luce il cartografo che dagli umanisti era considerato il principe dei geografi scientifici e che di fatto portò nella

---

[53] R. Manselli, *I popoli immaginari* cit., p. 498.

[54] Interessante sull'ultimo tema, visto anche da un punto di vista cartografico V. Magalhaes Godinho, *Os descubrimentos e a economia mundial*, Lisbona 1984, 2 ed. (soprattutto l'ampia prefazione).

[55] J. Le Goff, *L'Occident médiéval* cit., p. 260.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

cartografia rinascimentale una nuova esigenza di razionalizzazione che contribuì a demolire le vecchie *mappaemundi*.

L'apertura dell'Oceano, la sua navigabilità ed effettiva navigazione rende anche operativo un principio cartografico che Strabone, ricapitolando l'intera storia della geografia greca pre-tolemaica aveva già formulato, scrivendo che « è il mare, in primo luogo che descrive la terra e gli dà la sua forma » e riconoscendo così l'importanza dei peripli nel far progredire il disegno della Terra[56].

Fra i moderni, Baltrusaitis, più di tanti specialisti della cartografia, ha saputo riconoscere con una fulminante intuizione la rivoluzionaria importanza di questo principio applicato alla carta nautica medievale nei confronti dell'ideogramma geometrico del Mappamondo T-O: « invece di spazi chiusi all'interno di un cerchio stretto, sorgono estensioni senza fine, costruite sui raggi delle rose dei venti. Invece dei confini stabili, regolari dei continenti dove s'accumulano, secondo il capriccio della fantasia, città e paesi erranti, è il disegno delle coste che evolve attorno a punti fissi: le linee di direzione che unendo i porti stabiliscono il disegno. La terra cambia bruscamente aspetto. Dal calcolo delle posizioni e delle distanze emerge l'immagine irregolare e giusta delle sue parti, dove non resta più nulla delle antiche convenzioni »[57].

La terra cambia bruscamente aspetto – si ricordi anche « la nuova geografia nasce adulta » di Lopez –: sembra di trovarsi di fronte ad una mutazione epistemologica rapida, tradizionalmente situata fra gli ultimi decenni del Duecento e i primi del Trecento; una mutazione ancor più rapida di quella che è stata ricostruita da Randles fra Quattrocento e Cinquecento per il passaggio dalla terra piatta al globo.

Se è vero che la mutazione che qui più ci interessa, quella rappresentata dall'introduzione della carta nautica, non è ancora ben determinata cronologicamente, non si può dire che lo sia anche in rapporto al suo significato, che può essere meglio chiarito ricorrendo a un parallelismo storico, evidenziato da Christian Jacob[58]. Come si è detto, l'opposizione sottolineata da Baltru-

---

[56] STRABONE, *Geografia*, II. 5. 17.

[57] J. BALTRUSAITIS, *Réveils et prodiges. Les methamorphoses du gothique*, Paris 1988, p. 251.

[58] C. JACOB, *La carte, la mappamonde et l'atlas*, in « Le temps de la réflexion », X, (1989), pp. 43-66.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

saitis è fra il mappamondo schematico T-O, assunto come base invariante e chiusa della visione classicamente medievale, e la carta nautica assunta come visione aperta a tutti gli sviluppi della modernità e delle scoperte geografiche. Ora, la divisione tripartita dell'Ecumene affonda le sue origini in un mito antichissimo, in un passato che già Erodoto dichiarava di non essere più in grado di decifrare (« io non riesco a comprendere per quale ragione la terra che è una ha ricevuto tre nomi, che sono nomi di donne, né perché le sono stati attribuiti come confini il Nilo... il Tanais... »[59]), così come la forma circolare che rinchiude la partizione non ha origine meno antiche, ritrovandosi addirittura nelle culture mesopotamiche.

Ma già nella tradizione geografica greca, come è stato messo in evidenza da Jacob, alla carta che si appoggia sulla perfezione simbolica e matematica della figura geometrica, si oppone il paradigma storico di Erodoto, che dà origine al sapere geografico criticando l'astrazione cartografica di Anassimandro e dei suoi seguaci (« io rido quando vedo che molti hanno già disegnato il circuito della terra senza che se ne sia dato un commento ragionevole: essi disegnano l'Oceano circonfluente la terra che sarebbe tutta circolare, come fatta al tornio... »)[60].

La nascita della geografia si colloca all'interno di questa « transizione da un ordine ideale al disordine della realtà che intacca la perfezione formale della carta come sotto l'effetto di un processo di entropia interna ». Analoga « rivoluzione » si verifica nei secoli medievali con la sostituzione dello schema geometrico e simbolico T-O con le carte nautiche e i nuovi mappamondi da esse derivati: « i contorni del mondo non sono più delle linee geometriche, dritte o curve, ma diventano tracciati frattali le cui sinuosità si generano all'infinito. Anche sulle carte a piccola scala della fine del Medio Evo e del Rinascimento, mappamondi e carte nautiche, si suggerisce la complessità dello spazio geografico mediante tracciati segmentati, mediante la declinazione di una gamma di figure grafiche elementari, golfi, estuari, capi, che danno a ciascuna delle regioni rappresentate un'identità visiva... in cui il dettaglio soppianta la veduta d'insieme e la verosimiglianza della carta passa ormai per una vera e propria patologia della linea deformata, spezzata, angolosa »[61].

---

[59] Erodoto, *Storie*, IV. 45.

[60] Erodoto, *Storie*, IV, 36.

[61] C. Jacob, *La carte, la mappamonde* cit., pp. 48, 51.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

6. Se la rivoluzione sul piano grafico appare più che mai evidente, occorre domandarsi quali siano le conseguenze sul piano mentale e sullo stesso concetto geografico di scoperta, nel periodo che si avvia ad aprire il ciclo delle grandi esplorazioni geografiche e a segnare il trapasso dal Medio Evo all'età moderna.

Una prima conseguenza della carta nautica, che si comprende osservando già le prime carte in rapporto ai coevi mappamondi ecumenici, è il dissolvimento della natura o della potenza simbolica e mitica che una lunga tradizione aveva accordato a varie regioni e luoghi del mondo allora conosciuto, a partire dall'ambito mediterraneo. Ciò avviene per effetto di due operazioni che sono alla base della costruzione del nuovo sistema cartografico. La prima consiste nell'assenza di un orientamento fisso e privilegiato: la carta nautica è infatti costruita per essere letta secondo un movimento di rotazione attorno alle rose della bussola che vi sono disegnate, come dimostra anche il senso della scrittura dei nomi di luogo. Scompaiono così o perdono di valore le tradizionali coppie antinomiche – alto-basso, destra-sinistra, caldo-freddo – che tanta importanza rivestivano nel sistema semiotico del mappamondo T-O, cioè nel sistema di orientamento di uno spazio simbolico e allegorico attraverso il quale si attuava la dialettica dei valori cristiani.

È naturale che tali conseguenze non possono trovare subito completa applicazione per l'inerzia dei vecchi sistemi di orientamento. Per esempio è stato notato che la rotta a nord-est per raggiungere le ricchezze dell'Oriente rimase a lungo poco attraente per gli europei per il fatto di concentrare sulla sinistra dell'osservatore di mappamondi medievali aree tanto negative e spaventose come la Scizia dei Tartari e il paese di Gog e Magog[62].

La seconda operazione, che è alla base della carta nautica e che finisce per depotenziare la tradizionale geografia simbolica e leggendaria, si attua attraverso il semplice funzionamento del dispositivo regolare e estensibile delle rose dei venti e della scala che indirizza la linea continua del profilo dei mari. Questa può svolgersi all'infinito e tracciare continenti e isole, verosimili quanto vuoti di elementi mitici. Luoghi mitici e leggendari, affacciati sul-

---

[62] In proposito P. Licini, *La Moscovia rappresentata. L'immagine « capovolta » della Russia nella cartografia rinascimentale*, Milano 1988; *La rotta di Nord-est. Mercanti occidentali nella Moscovia di Ivan il Terribile*, Milano 1985; e soprattutto la relazione: *La rotta di nord-est: dal mito alla realtà*, in corso di stampa negli Atti del XXVI Congresso Geografico Italiano (Genova – maggio 1992).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

l'Oceano, come le Colonne d'Ercole o la *Finis terrae* diventano così semplici toponimi che designano stretti e promontori.

Anche questa nuova visione deve fare i conti con la persistenza così forte nella mentalità medievale dei vecchi miti e assiomi geografici. Lo stesso Cristoforo Colombo, la cui visione è fortemente condizionata dalla « rivoluzione » nautica mediterranea, è ossessionato, come ha visto Humboldt, dall'assioma erodoteo che le produzioni più mirabili e preziose sono localizzate ai confini del mondo e in particolare in quelli orientali del mondo conosciuto, di cui Marco Polo aveva parlato con accenti non molto diversi dalla tradizionale letteratura dei *mirabilia*[63], La rotta rivoluzionaria di Colombo mira a congiungere i *fines* occidentali con quelli orientali, a raggiungere il punto « alfa e omega » della superficie terrestre, secondo una visione gerarchica e qualitativa dello spazio in cui può coerentemente trovare posto anche il Paradiso terrestre[64].

Quello delle carte nautiche è invece, come si è già accennato, uno spazio omogeneo, uniforme e perciò estensibile all'infinito e la storia delle navigazioni e delle esplorazioni viene a dimostrarlo: il dispositivo delle linee dei venti o rombi delle bussole ricopre gradatamente i nuovi mari che Colombo e i suoi successori vengono scoprendo.

È ben vero che questo dispositivo della carta nautica non ha vita facile nella sua estensione fuori del Mediterraneo: la sua carica smitizzante, già ai limiti del mare interno perfettamente e omogeneamente disegnato incontra aree irriducibili che alcune anomalie del disegno rivelano soprattutto ad un'analisi più attenta a dettagli che finora non sono stati sufficientemente indagati. Per esempio, una di queste anomalie o spie potrebbe essere rappresentata dal colore rosso che in maniera così evidente (almeno ai nostri occhi) differenzia il Mar Rosso (anticamera dell'oceano indiano) da tutti gli altri mari o ancora il colore rosso o blu intenso che spesso assumono in maniera unilaterale le fantastiche isole oceaniche di Antilia e Salvagia[65]. Da questo punto di vista non

---

[63] Su questo tema G. Tardiola, *Cristoforo Colombo* cit. e la citata nuova edizione dell'appassionante ricerca di A. von Humboldt, *L'invenzione del Nuovo Mondo* cit. Utile anche I. Luzzana Caraci, *L'Asia di Colombo*, in *La cartografia geografica nel progresso delle conoscenze sull'Oriente nell'Europa dei secoli XV-XIX*, Napoli 1991, pp. 29-46.

[64] Colombo diede il nome di Capo Alfa e Omega a un promontorio dell'isola di Cuba che per lui costituiva la cerniera fra i fines occidentali e l'inizio dell'Oriente. Per problemi non facili che sottostanno all'interpretazione di questa concezione geografica cfr. J. Gil, *Miti e utopie* cit., p. 100 e sgg.

[65] Non conosco studi modernamente impostati sull'uso dei colori nella cartografia nautica medievale. In generale si veda M. Pastoureau, *Une histoire des couleurs est-elle possibile?*, in « Ethnologie française », XX (1990), 4, pp. 369-377.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

è un caso che la ricchezza e varietà della colorazione sia connessa alla ritraduzione del dispositivo cartografico nei termini della cultura dei più tradizionali mappamondi, che si nota soprattutto nella cartografia di « stile » catalano e per esempio nel celebre atlante trecentesco di Carlo V[66]. Mentre il più coerente sviluppo della cartografia nautica in età moderna si traduce, con la carta ad uso dei naviganti di Mercatore, nella abolizione del colore che la tecnica dell'incisione generalizza e che costituisce un'ulteriore rivoluzione sulla quale gli storici della cartografia raramente si sono soffermati[67]. L'abolizione del colore e del variopinto disegno pittorico costituisce da sola una delle condizioni che svuotano la carta dei più facili contenuti fantastici e restituiscono maggiore spazio ad una scrittura più didascalica. Ma di questi più tardi svolgimenti non è qui il caso di parlare.

Anche al di là del problema del colore e del passaggio ad altre tecniche di riproduzione, lo stesso Baltrusaitis mostra come la svolta rappresentata dalla carta nautica sia reversibile e parziale: la nuova geografia è limitata alle linee costiere e la terra, ridisegnata attorno ai mari, torna ad affondare la sua vasta superficie nell'incognito e ad essere di nuovo afferrata dalla leggenda. Afferrata, per fare un esempio estremo, nel vortice della geografia visionaria e antropomorfa di un Opicino de Canistris[68].

Non dobbiamo dimenticare che la mappa pisana o quella cortonese, eloquenti nella loro natura di mappe vuote, nude di elementi fantastici e meravigliosi, sono contemporanee all'affollato mappamondo di Hereford « romanzo e immagine sinottica di tutte le singolarità di tutti i continenti »[69].

Come ancora nota Baltrusaitis in maniera solo apparentemente paradossale e come insegna la storia della geografia e della cartografia ben dentro l'età moderna « la favola della terra si ricostituisce nella misura in cui si precisano le sue conoscenze »[70]. D'altra parte anche nella storia della rappresenta-

---

66 L'atlante è parzialmente riprodotto e commentato in M. DE LA RONCIÈRE-M. MOLLAT, *Les portulans. Cartes maritimes du XIII ai XVII siècle*, Fribourg 1988 (n. 8).

67 Interessanti in proposito i rilievi di M. PASTOUREAU, *Une histoire des couleurs* cit., p. 371; e di C. JACOB, *L'empire des cartes* cit., p. 85 e sgg, che tuttavia non dà molto rilievo alla colorazione (cfr. pp. 197-198).

68 Su questo autore esiste un'ampia bibliografia. Da un punto di vista strettamente cartografico si veda: J.L. RIVIÈRE, *La carte, le corps et la mémoire*, in *Cartes et figures de la terre*, Paris 1980, pp. 88-91. Per ultimo G. ROMANELLI, *Città di costa, immagine urbana e carte nautiche*, in *Carte da navigar*, Venezia 1990, p. 21 e sgg.

69 J. BALTRUSAITIS, *Réveils et prodiges* cit., p. 258.

70 *Ibid.*, p. 258.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zione della città e del territorio il passaggio, fra XIII e XIV secolo, dal simbolico-convenzionale al verosimile è stato lento e graduale ed è avvenuto per progressivo allargamento della scala: dalla figura umana, alla città, al territorio [71].

Questo parallelismo suggerisce che uno stesso sguardo, nella cartografia come nell'arte, spezza gli spazi chiusi e stereotipati dei simboli urbani (la cerchia delle mura) o rurali (il giardino ben chiuso) e si apre, con percezione e sensibilità nuove, su spazi più dilatati, con un bisogno nuovo di vedere lontano e scoprire « il lato nascosto dall'immobilità del simbolo » [72]. È uno sguardo affine a quello che marinai e mercanti proiettano su spazi ancora più estesi e che dimostrano di riuscire a dominare con lo strumento della carta nautica, del portolano e della "pratica di mercatura".

Questo spazio percepito e vissuto andrebbe meglio storicizzato e rapportato ai diversi livelli della società medievale, in cui gli uomini, come ricorda Le Goff, si evolvono contradditoriamente fra almeno tre dimensioni: gli orizzonti limitati della radura e dei villaggi dove vive la maggioranza, gli orizzonti lontani della cristianità intera centrata sulle città che attraggono masse crescenti di coloni, pellegrini, signori, mercanti chierici ecc. e gli orizzonti ancora più lontani del mondo che si apre al di là delle frontiere della cristianità, dove si dirigono missionari, mercanti e marinai. Frontiere che anche la cartografia medievale talvolta evidenzia, come nel caso del mappamondo di Andrea Walsperger (sec. XV) dove le città cristiane sono in rosso e quelle mussulmane in nero [73].

Non dobbiamo pensare che questi spazi si incastrino sempre con regolare continuità e che le conoscenze geografiche procedano sempre con altrettanta regolarità dal vicino al lontano. L'evoluzione è contraddittoria e anche la cartografia non può non risentirne. Già R.S. Lopez aveva notato la natura contraddittoria della « passione medievale per la Cina », scrivendo che « quegli stessi occidentali che si erano rifiutati di esaminare e comprendere il vicino

---

[71] C. Frugoni, *Una lontana città. Sentimenti e immagini nel Medioevo*, Torino 1983. Le connesssioni con la cartografia andrebbero meglio esplorate sia sul piano delle categorie mentali o dei sentimenti sia sul terreno delle tecniche, dal momento che il mondo dei cartografi medievali coincide almeno in gran parte con il mondo dei pittori, illustratori e copisti.

[72] *Ibid.*, p.126.

[73] M. Destombes, *Mappamondes* cit., p. 213. Nella stessa legenda l'A. del mappamondo precisa anche di aver colorato di bianco la terra, di verde i mari e di vari colori i fiumi e i monti.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Oriente, già parzialmente noto, di fronte all'Estremo Oriente del tutto sconosciuto si mostrarono animati da un'ansia di sapere, di tutto spiegare »[74].

Questa contraddizione rivela che il progresso delle conoscenze geografiche non è cumulativo e lineare, non si organizza meccanicamente né sull'asse della cronologia né sull'asse dello spazio euclideo, secondo cioè un ampliamento graduale degli orizzonti e della scala geografica. Il rapporto fra il fantastico e la carta del mondo è più complicato di quanto la logica cartografica maturata dopo Galileo e Cartesio e l'eredità ancora viva della geografia positivistica ci fanno supporre. Lopez e Le Goff, fra gli altri, ci costringono a pensare che la mappa dell'immaginario geografico non segue le regole della metrica euclidea o dell'esaltazione positivistica del viaggio di scoperta: il vicino geografico può in qualche caso essere più lontano, più estraneo del lontano geografico e chi viaggia può essere più sognatore di chi rimane a casa.

Con questo secondo paradosso – che detto en passant può essere utile anche per capire la personalità di Colombo e i dissensi che incontrò presso i cosmografi del suo tempo – possiamo anche ipotizzare un ruolo storico diverso per un viaggiatore a tavolino come Mandeville o per gli stessi cartografi in rapporto a viaggiatori e marinai[75].

7. La valutazione del ruolo di cartografi e viaggiatori in rapporto al fantastico coinvolge anche il complesso rapporto fra orale e scritto, fra sentito dire e potere della vista. La carta nautica partecipa al potere della scrittura e della vista che si costruisce in opposizione al tradizionale primato dell'udito e del sentito dire, che nel Cinquecento venne messo alla berlina da Rabelais proprio in rapporto al più tradizionale mappamondo medievale[76].

Riferendosi al mito tartaro, che tante ripercussioni ha avuto sulla cultura europea, sui viaggi dei francescani precursori di Marco Polo non meno che sulla cartografia, Baltrusaitis ha colto, al di là o a complemento della stessa folla di immagini che ad esso si rifanno, il ruolo dell'oralità, scrivendo; « il mito sopravvive alla propria epoca e continua a diffondersi dopo la fine degli

---

[74] R.S. Lopez, *La nascita dell'Europa* cit., pp. 414-415.

[75] Secondi i più tradizionali canoni della storia della geografia e delle esplorazioni geografiche il compilatore a tavolino è sempre stata penalizzato rispetto al viaggiatore. Solo la recente rivalutazione della letteratura geografica, anche di quella fantastica, consente di porre in maniera diversa questo rapporto.

[76] M. Quaini, *L'età dell'evidenza cartografica* cit., p. 784.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sconvolgimenti ai quali si ricollega. L'avvenimento è aggiornato, ma i suoi elementi sussistono: essi restano chiusi nella *sonorità* dei nomi che continuano ad ossessionare il Medioevo. Le parole *tartare, mongol* evocano il Tartaro e le ultime convulsioni del mondo »[77].

Questa « sonorità » dei nomi geografici - che vale come strumento di connotazione più del disegno topografico come dimostra ancora il caso clamoroso della Cronaca di Norimberga di H. Schedel dove la stessa xilografia ritorna immutata a rappresentare le città di Damasco, Ferrara, Milano e Mantova, evidentemente perché il nome, il suono del nome era considerato sufficiente a differenziare l'oggetto della rappresentazione - ci richiama al significato di una scritta a prima vista enigmatica che si legge nel mappamondo di Hereford: « *omnia plus legenda quam pingenda* »: « tutte queste cose sono più da leggere che da disegnare »[78].

Per gli uomini del Medioevo i luoghi e le loro rappresentazioni non possono essere affidati solo alla vista e al disegno, ma devono essere letti e non semplicemente scritti. Devono cioè essere sottoposti alla parola letta ad alta voce e quindi ad una trasmissione che passa per l'udito, che, a differenza della vista e quindi del disegno, ha il potere di alimentare la meraviglia, l'immaginazione. L'uomo medievale pensa che la meraviglia e l'immaginazione siano per così dire bloccate dalla precisione del disegno e che ci sia bisogno del potere evocatore e fantastico della parola, della parola letta, ascoltata. È un atteggiamento che si coglie facilmente anche nelle relazioni dei viaggiatori in Terrasanta e in Egitto, nel momento in cui si diffondono le prime immagini[79].

La funzione insostituibile delle legende - non nel senso moderno, tecnico-cartografico, ma nel senso medievale, legato alla lettura e all'enciclopedismo - nei mappamondi ecumenici è ben nota; al punto che l'esistenza di « mappe silenziose », prive cioè di qualsiasi forma di scrittura, come nel caso del mappamondo del *Livre dou tresor* di Brunetto Latini, è

---

[77] J. Baltrusaitis, *Medioevo fantastico* cit., p. 192.

[78] Per lo sviluppo di questi temi mi sia ancora consentito di rimandare a M. Quaini, *L'età dell'evidenza cartografica* cit. e alla relazione *L'immaginario geografico medievale, il viaggio di scoperta e l'universo concettuale del grande viaggio di Colombo* in corso di stampa nella rivista « Columbeis ».

[79] Ricco di indicazioni in proposito J. Guérin Dalle Mese, *Egypte. La mémoire et le rêve. Itinéraires d'un voyage, 1320-1601*, Firenze 1991.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

stata spiegata con la derivazione da un modello arabo e dunque con l'ostacolo della lingua[80].

La definizione della *mappamundi* secondo l'autore della carta catalana di Carlo V è da questo punto di vista esplicita: « vuol dire immagine del mondo e dei diversi stati del mondo, delle regioni che sono sulla terra e delle diverse genti che la abitano »[81]. Dunque il mappamondo non solo come immagine ma anche descrizione delle genti mediante la scrittura. Le legende diventano leggende e il cartografo si fa prendere dal piacere di raccontare. Per citare un solo esempio, l'Autore dell'Atlante catalano, accanto a una bella vignetta che rappresenta una carovana di cammelli e cavalieri armati che attraversano il deserto, pone una legenda scritta in rosso dove si dice che i viaggiatori durante la notte sono ingannati da diavoli che con voce simile a quella dei loro compagni li chiamano per nome e li conducono di qua e di là per il deserto[82].

Il mito geografico non può fare a meno della parola. Il disegno non è sufficiente neppure per la cartografia scientifica: una carta senza nomi non descrive, disorienta. Perciò il mito, il racconto fantastico facilmente debordano dall'impianto crono-geografico della *mappamundi* e invadono anche la carta nautica, nata all'inizio come carta silenziosa ma ben presto riempita da legende e materiali iconografici del più classico immaginario medievale.

È quanto avviene soprattutto, come si è già accennato, nelle carte nautiche catalane, nel già citato atlante di Carlo V del 1375, dove nei lembi orientali sono disegnate le alessandrine Porte di ferro, dove il macedone con l'aiuto di satana rinchiude i tartari e dove la figura del « gran signiore e principe di Gog e Magog » è accompagnata dalla scritta minacciosa: « Egli arriverà al tempo dell'Anticristo accompagnato da un seguito numeroso »[83].

Oltre due secoli dopo, nel rivoluzionario planisfero di Mercatore, con il quale si fa iniziare la cartografia scientifica, un'ampia legenda intitolata *Del Prete Gianni d'Asia e dell'origine del primo impero tartaro* riprende e contamina i due più celebri miti geografici medievali (non senza rappresentare un secon-

---

80 L'ipotesi è di A.D. Von den Brincken, come riferisce D. Woodward, *Medieval Mappaemundi* cit., p. 325

81 J. Lelewel, *Geographie du Moyen Age*, Bruxelles 1852, I, p. 42. Ancora più esplicito è Paolino da Venezia che nel suo *De mapamundi* scrive che la carta deve essere duplice e comportare, secondo un'unità inscindibile, tanto il disegno quanto la scrittura, perchè il disegno senza la scrittura offre una rappresentazione confusa delle provincie, mentre la descrizione è impotente a mostrare i confini.

82 Cfr. G. Kish, *La carte, image des civilisations*, Paris 1980, p. 221.

83 J. Lelewel, *Géographie* cit. I, p. 62.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

do Prete Gianni sulle coste occidentali dell'Africa), a dimostrazione che « la Tartarica si allunga come un romanzo d'appendice » ben oltre Mandeville[84].

Vien fatto di pensare che se il mito nel suo funzionamento si caratterizza per la sua natura strutturale, sincronica, atemporale come un modello che tende ad essere confermato in quanto ogni evento si inserisce nella struttura preesistente, allora fra il mito e la carta esiste una certa continuità. Essa infatti assorbe e ci presenta come contigui eventi e personaggi storici così lontani fra loro come Alessandro e i Tartari, il Gran Khan e Gog e Magog, Cristo, Satana e l'Anticristo.

Se ancora guardiamo come il cartografo medievale rappresenta queste aree ad alta densità mitica, vediamo che in genere corrispondono a spazi chiusi delimitati da alte catene montuose. Come nel caso già visto dell'oceano indiano, i sogni e le paure dell'uomo medievale si proiettano preferibilmente su aree chiuse, inaccessibili sia da terra sia dal mare, come il paradiso terrestre, come le montagne di ghiaccio dei monti Rifei o Iperborei, « *cingulus terrae* » che racchiude feroci popolazioni di antropofagi e di animali spaventosi.

Questi ricettacoli di sogni, miti, paure sono in fondo delle « isole terrestri », partecipano cioè allo struttura ambigua dell'isola e della penisola. Non a caso nel mappamondo di Andrea Bianco del 1436 il paradiso terrestre e il paese di Gog e Magog sono localizzati all'estremità di due penisole dell'estremo Oriente. Le catene montuose che costituiscono un importante elemento corografico anche nelle carte nautiche e nelle tavole tolemaiche, hanno soprattutto questa funzione di *isolare* aree più o meno grandi; la stessa funzione viene assegnata all'Oceano, come dimostra l'etimologia fornita dall'autore della carta catalana, secondo il quale Oceano vuol dire la stessa cosa che vincolo, cintura, catena[85].

L'ecumene era rappresentata come una grande isola già a partire dalla tradizione omerica, ribadita dalla teoria cosmografica biblico-aristotelica secondo cui il mondo abitato e conosciuto, sorto per l'intervento divino che aveva allontanato le acque, era ritenuto simile a « una mela in un catino pieno d'acqua », come dice nel 1484 il commentatore spagnolo dei salmi Giacomo Perez[86]. La teoria tolemaica aveva tuttavia favorito lo sviluppo di un'altra

---

[84] J. Baltrusaitis, *Medioevo fantastico* cit., p.189 e sgg. Per la carta di Mercatore vedi G. Kish, *La carte* cit., p. 250.

[85] J. Lelewel, *Géographie* cit., I, p. 41.

[86] W.G.L. Randles, *Dalla terra piatta* cit, p. 29.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

concezione secondo cui i mari non sono tra loro comunicanti, ma sono come grandi laghi che si stendono sulla superficie terrestre, dove le catene montuose hanno la funzione insostituibile di fare da argini alle acque.

Anche se a rigore questa teoria conduce a negare la possibilità di circumnavigare l'Africa, ritengo che l'inversione del rapporto fra terra e acqua che essa presuppone abbia avuto la sua importanza nello spezzare le catene dell'Oceano. Per analogia si può ricordare la profezia di Seneca ripresa da Colombo che sulla base di Esdra riteneva che le acque occupassero solo la settima parte della superficie terrestre. Si potrebbe dire che l'addomesticamento dell'Oceano occidentale, infinito e perciò non navigabile, ha avuto come passaggio obbligato la sua riduzione a un insieme di più modesti *mediterranei*, nel senso di mari tra terre.

A questa più rassicurante visione si rifanno anche i cartografi portoghesi, come dimostrano il mappamondo di Lopo Homen del 1519 e l'opera di Duarte Pacheco[87]. Ne sembra pienamente convinto anche Ramusio che in un suo *Discorso*, inserito nelle *Navigazioni e Viaggi*, dopo aver riferito l'opinione degli antichi e in particolare di Strabone circa l'Oceano circondante la terra abitabile, così scrive: « ma nell'età nostra che si sono fatte tante navigazioni d'ogni canto di questo globo della terra, s'è conosciuto chiaramente l'oppenione di detti antichi non esser vera e che non vi è Oceano alcuno che la circondi tutta, ma che tutti i mari sono circondati dalla terra e perciò possono ragionevolmente essere chiamati mediterranei »[88].

Questa ammissione dimostra non solo quanto sia importante l'ottica geografica mediterranea (con le pratiche e i saperi da cui discende), ma anche come il progresso delle conoscenze geografiche e l'apertura degli spazi prodotta dalle grandi scoperte non siano passati invano attraverso la navigazione libresca per gli spazi chiusi, ricettacolo, come si è visto, di sogni e miti.

---

[87] *Ibid.*, p. 111.

[88] G.B. Ramusio, *Discorso sopra la navigazione del mar Rosso fino all'India orientale scritta per Arriano*, in *Navigazioni e viaggi* (a c. di M. Milanesi), II, Torino 1979, p. 512. In proposito vedi il commento di M. Milanesi, *Tolomeo sostituito* cit., p. 41 e ssg. (che riprende il testo dell'introduzione all'edizione ramusiana).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ALAIN CABANTOUS

LES DONS DE LA MER OU LES ENJEUX DU PILLAGE RIVERAIN EN FRANCE AUX XVIIe ET XVIIIe SIÈCLE

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Pendant longtemps, et aujourd'hui encore, lorsque l'on évoque le pillage d'épaves échouées sur les côtes, on peut s'attendre à deux sortes de réaction. La première renvoie immanquablement à l'image mythique du naufrageur: le pillage c'est d'abord le pilleur et le pilleur c'est celui qui provoque le malheur. La seconde, plus raisonnée, est de considérer cet événement comme une anecdote tout à fait mineure, donc d'une portée historique réduite, presque un non-événement.

Or, en ouvrant les dossiers d'enquête des amirautés françaises[1] surtout riches pour la période 1680-1790, on constate assez vite que les interrogatoires et les rapports découvrent aussi et surtout les modalités de fonctionnement des paroisses littorales. Le pillage, lorsqu'il est suivi d'une investigation judiciaire ou cléricale - le monitoire - devient un multi-révélateur. En se livrant, ou en ne se livrant pas, en proposant leur lecture de la chronique pilleuse, les acteurs comme les témoins nous ouvrent à l'organisation d'une société, dévoilent une part des rapports qui existent entre les groupes, les familles, les individus, entre les villages, entre la ville et la campagne. Mais au delà de ces divulgations assez propres à ce type d'archives, se font jour d'autres perspectives. La réalité du pillage, en effet, souligne, selon les cas, des confrontations sourdes ou affichées, des jeux de pouvoir. Les communautés littorales se heurtent de plein fouet ou composent avec les cadres institutionnels, économiques, religieux. Dès lors, l'exaction riveraine fait surgir des personnages, officiers d'amirauté, prêtres, marchands, symboles d'une autre conception de l'autorité, celle de la ville, celle du contrôle imposé de l'extérieur. Ces relations entre les pouvoirs établis et dominateurs et les sociétés villageoises s'inscrivent aussi à l'intérieur d'un vaste mouvement d'acculturation. Face à la civilisation des moeurs qui, à partir de la cité, impose ses

---

[1] Ce travail est en grande partie extrait d'une enquête menée depuis trois ans et dont j'ai présenté les résultats dans un ouvrage paru en février 1993. *Les côtes barbares. Pillage riverain et sociétés littorales en France (1650-1830)*, Editions Fayard, Paris.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

modèles, appelle à des changements de comportements quotidiens et d'attitudes morales, exige le contrôle des pulsions[2], le pillage devient, dès le mitan du 17ème siècle, une manifestation brutale, incongrue, une rencontre sauvage entre une société et un espace, entre une nature et une temporalité, opposées aux nouvelles normes socio-culturelles qui s'insinuent et se fixent.

L'accaparement d'objets, la déprédation littorale continuent d'entretenir des pratiques jugées de plus en plus inadmissibles pour les uns, puisqu'elles s'apparentent à un vol contre la propriété; ce délit devenant au 18ème siècle « le crime le plus impardonnable qui soit »[3]. Pour les autres, les gens de la côte, le pillage reste une démarche légitimée par la situation topographique, la tradition, la mémoire populaire, voire la référence spirituelle. Par là, le pillage s'inscrit comme une pratique culturelle et c'est cet enjeu que je voudrais tenter d'analyser en essayant d'intégrer cette action, hautement réprouvée, au moins verbalement, dans le contexte général de la vie des sociétés littorales.

1. *De la nécessité du pillage?*

Poser la question de la nécessité - donc de l'obligation - du pillage, c'est malgré tout le justifier partiellement. Or, le travail de l'historien ne consiste pas à admonester ou à absoudre. Il s'agira ici d'exposer un certain nombre de faits, apparemment objectifs, qui permettront de comprendre la perception et la place du pillage pour les communautés côtières de la modernité française.

Même si les territoires agricoles des paroisses bordières du royaume de France offrent des conditions économiques très variables, avec quelques bons terroirs dans la Bretagne méridionale ou dans les îles saintongeaises (Ré, Oléron), ils présentent plus souvent des dispositions assez peu favorables comme le prouvent les côtes de la Flandre, du Boulonnais, de la Picardie, du Médoc ou du Languedoc. Ici et là, le déficit céréalier, plus ou moins sensible mais permanent, n'est nullement compensé par les ressources d'un élevage encore très médiocre, d'une sylviculture ou d'une viticulture par trop aléatoires[4].

---

[2] R. Muchembled, *L'invention de l'homme moderne*, Paris 1988.

[3] P. Deyon, *Le temps des prisons*, Lille 1975, pp. 76-79.

[4] G. Deude, *La région de Douarnenez et du cap Sizun au 18ème siècle*, Des, U.B.O., Brest 1967; J.-P. Poussou, *Bordeaux et le sud-ouest au 18ème siècle*, Paris 1983.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Parfois, même, la situation est réellement et presque constamment précaire comme dans les îles extrêmes de la Bretagne: Ouessant, Molène ou Sein. De cette dernière, le curé résident en 1714 écrit:

> « Il y croît seulement du blé pour deux mois de l'année, on n'y voit ni gibier ni bétail ni bois, l'eau y est salée dans les grandes marées, sale et fade dans les eaux mortes. Les hommes sont tous des pêcheurs, on n'y voit ni marchands, ni artisans, on n'y fait aucun commerce. Les hommes ne sortent qu'à la Saint-Michel pour vendre leur poisson sec et faire leurs provisions, et pendant le Carême, ils vont vendre à Brest du poisson frais. La mer est si grosse aux environs de cette île qu'on est quelques fois deux mois entiers sans en sortir et sans pouvoir y entrer »[5].

L'inégalité, quelquefois très sensible des économies riveraines, n'excluait pas le partage de certaines difficultés très étroitement associées à l'environnement maritime. La lecture de nombreux rapports, mémoires ou cahiers de doléances nous renvoie l'image de régions littéralement sevrées de bois, exception faite du *pignadas* (forêts de pin) landais là où il existe déjà, et des lambeaux épars autour du pays de Fouesnant, en pays breton. Le long de la plupart des rivages, l'arbre reste rare, voire inexistant. Le vent, bien sûr, qui balaie sans cesse bien des côtes du Ponant, les zones marécageuses du Languedoc aussi sont parmi les principaux responsables de cette pénurie. Pour se procurer ce matériau aux usages multiples et essentiels, l'homme de la côte doit toujours aller le quérir loin. Rare, le produit est donc toujours cher dans ces contrées et constitue une source de profit assez régulière pour les marchands spéculateurs.

A l'impétuosité des vents du large qui privent les paroisses bordières de matières ligneuses et qui peuvent dessécher des cultures mal protégées, s'ajoutent les agressions marines à l'endroit des territoires villageois, menaçant parfois jusqu'à leur existence. A côté de la probable avancée des sables qui gagneraient sur les terres du Médoc au 18ème siècle[6], d'autres régions côtières tentent de lutter souvent en vain contre les invasions sableuses. Les gens de Camiers, en Picardie, notent dans leur cahier de doléances de 1789 que « le havre produit une grande quantité de sables, lesdits sables nous ont

---

[5] A.M. de Boislile, *Correspondance des controleurs généraux des finances avec les intendants de province*, Paris 1897, t. III, pp. 565-566.

[6] B. Saint-Jours, *La propriété des dunes du littoral gascon*, dans « Bulletin de la société de Borda » 1923, pp. 129-145.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

fait perdre également plus du tiers de notre territoire maintenant hors d'été de culture »[7], tandis qu'à Portbail – dans le Cotentin – « le sol de la paroisse n'est assis que sur des roches qui couvrent des sablons volants étant exposés sur le bord du rivage de la mer dont ils ressentent les coups funestes des flots à chaque instant que les tempêtes les excitent »[8].

Parfois, c'est l'océan lui-même qui s'attaque aux franges côtières et fragiles avec une vigueur répétée: « Dans les tempêtes et les grandes mers, les paroisses bordant la mer sont exposées à des dégradations qui causent aux habitants des dommages considérables » se plaignent les gens de Bretteville, en Cotentin, à la veille de la Révolution. A proximité, Carterêt est « voisine de la mer qui, depuis longtemps, entre dans le havre de cette paroisse avec une telle impétuosité qu'elle emporte une partie considérable des fonds et moissons bordantes dudit havre, celles qui n'ont pas été détruites par la mer l'ont été, gagnées par les sables au point d'en être entièrement couvertes. Les terrains et maisons qui ne sont pas affligés par la mer le sont continuellement par les sables au point d'en être entièrement couvertes »[9]. On citera encore Tréoultré-Penmarc'h dont « la moisson, leur unique ressource, se trouve dévastée par les inondations de la mer ou le débordement des marais, les terres labourables étant à niveau. Une mauvaise récolte est pour eux un fléau d'autant plus terrible qu'ils n'ont ni bois, ni landes, ni pâturages »[10].

Toutefois, en dépit de ces déficiences graves, les sociétés littorales des 17ème et 18ème siècles bénéficiaient de quelques avantages particuliers qui leur évitaient de connaître de trop criantes carences nutritives. Les études démographiques récentes révèlent même que les crises de mortalité frappaient de manières atténuée ces populations. La pêche, en de nombreux endroits, représentait bien plus qu'un appoint. Pour certaines localités, Gravelines, Carterêt, Audierne, Concarneau, Gujan, Gruissan, les prises halieutiques réalisées à quelques encablures du rivage constituaient non seulement une ressource alimentaire locale mais trouvaient aussi un débouché aisé auprès des villes proches. Si toutes les paroisses rurales n'avaient pas la possibilité de se

---

[7] H. Loriquet, *Cahiers de doléances de 1789 dans le département du Pas-de-Calais*, Arras 1891, t. II, p. 216.

[8] E. Bridey, *Cahiers de doléances du bailliage de Cotentin*, Paris 1907, t. II.

[9] *Ibid.*

[10] J. Savina et D. Bernard, *Les cahiers de doléances des sénéchaussées de Quimper et de Concarneau*, Rennes 1927, p. 31.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

consacrer à la pêche côtière, pratiquement toutes connaissaient et faisaient la pêche à pied. Malgré son impact économique encore très mal connu, cette activité n'a cessé d'animer les rivages et d'être importante à la fois par la diversité productive qu'elle pouvait offrir comme par le nombre de personnes qu'elle mobilisait. Des pêcheuses de « grenades » ou crevettes en Flandre et Calaisis aux ramacseurs de coquillages en Normandie, des tendeurs de basse-eau picards aux éclusiers à poisson de Saintonge ou aux crocheteurs de Noirmoutier, toutes les techniques rudimentaires (la cueillette) ou élaborées - la construction de nasses de pierre, les courtines en filets[11] - fournissaient une production riveraine qui permit d'éviter les redoutables famines de la modernité. Dans l'amirauté de Bordeaux, au début du 18ème siècle (1726), Le Masson du Parc dénombrait, au cours de son inspection, plus de 300 pêcheurs de basse-eau ou pêcheurs à pied et près de 250 dans celle de Boulogne, dont plus du tiers (38%) exerçaient une autre activité trop peu lucrative ou trop saisonnière pour entretenir seule une famille. Parmi eux, on trouvait surtout des moissonneurs et batteurs en grange (30%), des tisserands (20%), des journaliers (12%)[12].

La part du rivage ne se réduisait pas aux espèces animales tirées de l'océan. Végétaux et minéraux des grèves constituaient, à leur tour, d'indispensables apports. Le sel, d'abord, permettait à la basse Normandie, au bas Poitou, à la Bretagne méridionale d'être dégrevées des taxes de gabelle mais nécessitaient une exploitation élaborée des zones amphibies. Plus communément, le sable coquiller ramassé et tamisé procurait un très bon engrais qui favorisait un meilleur croît de froment en Saintonge et un enrichissement du vignoble. Mais c'est surtout le goémon qui reste le végétal indispensable. En basse Normandie, en Bretagne, en Aquitaine, mais non en Flandre, apporté par la mer (le goémon d'épave) ou récolté sur le rocher, sa cueillette et ses usages s'inscrivent dans une pratique séculaire bien intégrée à l'économie agraire. Réglementé en 1681 par ordonnance, la coupe du varech permet de multiples utilisations. Aux 17ème et 18ème siècles, avant d'entrer dans la fabrication de la soude par un procédé de calcination, en Boulonnais ou en Bretagne, il

---

[11] Le Masson du Parc dans son enquête de 1727 dénombre 27 écluses de pierre dans l'amirauté de Granville, 15 dans celle de Saint-Brieuc, 12 dans celle de Nantes, 23 dans celle des Sables, 157 dans celle de La Rochelle, 104 dans celle de Marennes.

[12] A. Cabantous, *Dix mille marins face à l'Océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux 17ème et 18ème siècles*, Paris 1991, pp. 217-218.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sert surtout d'engrais, en Armor ou à Noirmoutier pour les céréales, à Ré pour la vigne[13]. Un peu partout, on l'emploie comme nourriture ou comme litière pour le bétail, on y recourt aussi pour le chauffage des maisons et la cuisson des aliments en dépit de la fumée acre et jaune qui se dégage parfois des *melken* d'Ouessant ou d'ailleurs. Enfin, en dépit de la législation qui règlemente le temps de la coupe, la vente et l'octroi de jouissance aux seules paroisses bordantes – avec un partage de l'estran entre les feux – la manne goémonière alimente querelles, litiges et inégalités. Non seulement ceux qui possèdent charrois et attelages peuvent davantage profiter de sa commercialisation mais encore les paroissiens des littoraux doivent se prémunir contre les populations de l'intérieur, attirées par cette ressource disponible et nécessaire. Dans leurs cahiers de 1789, les habitants de Bretteville et de Briqueville, dans le bailliage du Cotentin, demandent le respect des ordonnances relatives à la propriété du varech afin de se protéger contre l'arrivée de « ceux qui viennent de bien loin enlever les engrais de la mer ».

Ces précieuses récoltes marines n'étaient malgré tout qu'une compensation essentielle mais limitée. Essentielle car une partie de l'économie agricole s'y était adaptée et reposait sur elle; limitée puisque tous les déséquilibres de l'environnement ne se trouvaient pas ainsi compensés. Le goémon ne palliait pas exactement le manque de bois et les coquillages ne pouvaient supprimer totalement les carences alimentaires. En outre les besoins de l'autosubsitance limitaient les échanges entre ces ressources et les produits manufacturés indispensables à la vie quotidienne. C'est la raison pour laquelle, au même titre que le sable, le poisson, le sel ou le varech, le bris représentait bien cet apport multiple mais inégal à la vie littorale de la modernité.

On l'aura compris, les ressources nécessaires à l'existence des sociétés bordières sont à la fois tirées de l'immédiat arrière-pays, du rivage et de ses abords. De ce dernier espace, les zones côtières les plus favorisées extorquent le sel, le varech, les animaux marins. Elles reçoivent aussi ce qui vient de plus loin: les produits du bris, irréguliers, inattendus.

Le pillage des cargaisons entières des bâtiments échoués, comme la cueillette au jour le jour d'objets hétéroclites sur la laisse de mer procurent un surprenant matériel à la vie quotidienne. Pourtant, ici aussi, le pillage n'est pas la chose du monde la mieux partagée. Toutes les régions, en effet, ne sont

---

[13] Cl. Masse, *Mémoire sur l'île de Ré*, Bibliothèque Municipale de La Rochelle, ms n° 31, vers 1720.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

pas aptes au pillage et, partant, au naufrage. Il y faut quelques conditions. Certaines côtes, plus dangereuses que d'autres, à cause de récifs proches, de bancs, de courants, s'avèrent particulièrement périlleuses. Pour autant, il faut qu'elles se situent à proximité de routes commerciales fréquentées afin que la potentialité des naufrages soit réelle. L'occupation humaine doit aussi être assez dense pour que le naufrage devienne peut-être un pillage. Ainsi la Bretagne, la Gascogne ou la Picardie plus que la Flandre, ou la Basse-Normandie mais plus encore que le Languedoc ou le Caux, sont des rives périlleuses pour les navigateurs et leurs cargaisons puisqu'elles rassemblent toutes ces conditions.

En dépit d'événements extraordinaires toujours possibles, l'accident d'un riche galion espagnol au 16ème ou au 17ème siècle, celui d'un grand vaisseau hollandais de la V.O.C. au 17ème siècle, le pillage sur les côtes françaises se nourrit essentiellement des bris du grand cabotage européen. Les routes nord-sud, aux échanges multiples entre le Levant et la Baltique, livraient, en cas de naufrage riverain, des productions aussi variées que les bois, le goudron, les textiles, les céréales, le vin, l'huile, les fruits ou la laine. Mais la diversité possible des cargaisons devenues disponibles pour tout un chacun ne provoquait jamais une hiérarchie des pillages dans la mesure où, aux yeux des habitants, tout était bon à prendre. Même un bâtiment sur lest représentait une mine extraordinaire avec sa coque, ses mâts, ses ferrures, ses cordages, ses voiles. Les corps naufragés, cadavres ou survivants, livraient aussi vêtements, bijoux, argent parfois. La mer, qui avait tourné et retourné les corps, ne laissait aux pilleurs que peu de butin. Aussi ces derniers s'attaquaient-ils avec la même vigueur aux rescapés, quitte à leur procurer gîte et couvert un moment après. Regagnant blessé la côté du Cap-Caval, en Bretagne, le capitaine Cox, du *Saint-Jacques*, se vit immédiatement ôter sa culotte « dans laquelle il y avoit quelques louis d'or mais qu'il ne sait s'il les a perdus dans la mer ». Pendant ce temps, d'une manière coutumière, les corps noyés des trente-sept membres de son équipage « vêtus de leurs meilleurs habits et avec sur eux tout leur argent, espérant pouvoir gagner la terre et se sauver... ont été dépouillés et enterrés dans le sable par des paysans et particuliers qui ont aussi volé l'argent qu'ils avaient sur eux de même que leurs bagues d'or, tous les dits officiers ayant chacun deux à trois bagues d'or aux doigts »[14].

Ce type de comportement dévoile bien tout un pan de l'interprétation

---

[14] Archives départementales du Finistère, B 4 446 (novembre 1716).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

contradictoire que suscite le pillage. Dès le 17ème siècle au moins, l'immense majorité des gens de la côté ne trucident plus les naufragés. Au contraire, ils les reçoivent généralement bien et peu de plaintes émanent de gens de mer maltraités. C'est donc le signe d'une reconnaissance partielle de l'autre, pris pour ce qu'il est: un être humain qui mérite secours et sollicitude dans le malheur. Mais, simultanément, le corps échoué, mort ou vif, demeure un « objet » potentiel de convoitise, de rapine que personne, sur le rivage ne songerait à négliger, en dépit du caractère répréhensible de l'acte.

C'est donc bien dans cette perspective antinomique que le pillage doit aussi se comprendre, comme une manifestation d'ordre culturel.

2. *Pillage et culture littorale.*

La législation offensive de la monarchie édictée dès le début du 16ème siècle[15], mais difficilement appliquée avant les années 1650, lorsque s'organisent vraiment les amirautés, considérait bien le pillage comme un accaparement fallacieux, entrepris au détriment de la souveraineté de l'Etat, garant de la sauvegarde des biens et des personnes échoués sur des territoires contrôlés par le pouvoir royal. La mise en oeuvre se heurta longtemps à la résistance des seigneurs côtiers mais plus encore à celle des communautés littorales pour qui cette pratique d'exaction entrait dans un autre système de référence où se mêlaient la part de l'environnement, l'appropriation et la nécessité. Le « vol » des objets abandonnés sur le rivage, à l'instar de ceux que l'on trouve flottant sur les étangs ou laissés dans les sous-bois, ne procédait-il pas d'un vulgaire ramassage, couramment pratiqué sur les communaux par ceux qui ne possédaient pas grand chose? « Il étoit impossible de voir tant de marchandises répandues tout le long de la mer sans en ramasser un peu, les uns plus, les autres moins », précise Charles Lengagne, manouvrier près de Gravelines, en 1735; il ajoute « que pour luy il n'a qu'une bagatelle et qu'il espère que nous ne luy fairons pas de peine pour cela »[16].

Mais d'autres arguments entraient en jeu pour valider la distanciation entre le droit régalien et la coutume. En premier lieu la notion de propriété

---

[15] Entre 1508 et 1681 on ne compte pas moins d'une dizaine d'édits et d'ordonnances royaux légiférant sur le droit de bris.

[16] Archives communales de Dunkerque, 1-88/4 (naufrage du *Dragon*).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

privée à l'égard de l'épave semblait totalement étrangère aux riverains. Tout bâtiment échoué sur le rivage entrait dans l'espace d'un domaine collectif, s'intégrait au territoire même de la paroisse. C'est pourquoi les « gens croyaient qu'il leur est permis de voler impunément et que ce qui vient au bord de la mer est leur bien »[17]. Et les officiers du Ponant comme du Levant ne comprenaient pas justement que « tout leur est permis et que tout ce que la mer rapporte à terre leur appartient ». Pendant la Révolution, de passage à l'île de Batz, Cambry fera la même observation que les représentants du district de Lesneven: « Les rives de la mer leur appartiennent » écrit l'un, « ils regardent un bastiment qui vient à la côte comme leur patrimoine » disent les autres[18]. L'échouage fonctionne donc comme un transfert légitime de propriété. Le bâtiment naufragé s'apparente à un objet abandonné ayant perdu son rôle transitaire, dont la tempête a rompu les liens économiques, les fonctions commerciales initiales. Devenu une épave, le navire n'est plus à personne sinon à la communauté qui vit là où il s'est échoué. Parfois un équipage survivant, peu pressé de défendre le bien des marchands renforçait les riverains dans leur perception de l'abandon et dans la justification de leur appropriation. Plus rarement, le capitaine lui-même avalisait cette dépossession de la cargaison à l'exemple du maître du *Saint-Jean-Baptiste*, échoué près de Plouagat, diocèse de Tréguier, qui, en 1694, déclara aux populations qu'elles « ne se mettent pas en peine de ce que deviendroit son vaisseau, qu'il estoit chargé pour un assureur qui le paieroit et du reste, il donnoit le vaisseau au diable »[19].

Dès lors, on comprend que cette mainmise sur les épaves, au souvenir transmis et entretenu d'abord par des actes, soit en fait regardée comme une règle coutumière, vécue comme une conviction profonde par les populations riveraines. « Ils croient, écrit le recteur Le Gallo à propos des Sénans, comme un article de foi que tout ce que la tempête jette sur leur île leur appartient de droit et s'ils retirent un bâtiment du danger, le tout est à eux »[20]... Peut-

---

[17] Lettre du subdélégué de Quimper à l'intendant de Rennes, dans H. Bourde de La Rogerie, *Introduction à l'inventaire sommaire des archives départementales du Finistère*, Quimper 1902.

[18] Archives Nationales F7-3 676[1] (Finistère, janvier 1792).

[19] Archives départementales des Côtes d'Armor, série G (paroisses), Plouagat.

[20] Le Gallo, lettre du 16 décembre 1724 au Contrôleur général des Finances, cité dans A.M. de Boislisle, p. 566.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

être par inadvertance, le recteur de l'île de Sein nous fournit une seconde clé pour comprendre la valeur du pillage dans la culture littorale. Cette prise de possession prend ici la forme d'une récompense, d'une compensation non usurpée. Le sauvetage consenti par les riverains impliquerait une auto-indemnisation collective et immédiate. Toutefois, il semble que cette apologie de l'accaparement se fonde sur un principe beaucoup plus étendu de la compensation qui dépasse largement les péripéties de l'événement. Elle concerne en fait le rapport multiple à la fois exigeant et risqué que les hommes nouent avec la mer. L'océan, pour les populations maritimes, reste signe de danger. Pour les navigateurs bien sûr, largement exposés lors des campagnes de pêche et plus encore au cours des traversées hivernales, autant à cause du bateau lui-même que par le mauvais temps. Mais aussi pour l'ensemble des riverains menacés par les conditions climatiques qui pèsent directement sur la nature souvent ingrate. La lutte contre l'invasion des sables, l'envasement des champs, le recul des falaises participent de cette résistance à l'agression de la mer.

Ainsi, par réparation comme par adjonction, les habitants des rives se tournent aussi vers l'estran, réceptacle des générosités marines, lieu de substitution et de prolongement du droit d'usage. Et, dans ce sens, tout ce que la mer charrie et dépose sur la place est à la disposition de tous. Cette propension à la bienfaisance océane apparaît d'autant plus légitime aux sociétés littorales qu'elles considèrent la mer comme un espace de fécondité inépuisable, aux ressources illimitées, insoupçonnées et captives que seule libère la nécessité d'une offre compensatoire. Si les contes, dictons et proverbes côtiers traduisent cette libéralité, pour sa part la culture savante dès le 17ème siècle se réfère aussi à la permanence de la prodigalité marine, sorte d'épiphanie naturelle[21]. La mer inépuisable, devenue instrument et don de Dieu, ne fait que refléter la bonté infinie du Créateur pour l'humanité. Cette interprétation paraît d'ailleurs avoir été plus ou moins clairement partagée, ressentie par les populations riveraines.

En effet, observateurs et folkloristes du 19ème siècle[22] ne rapportent-ils pas l'existence de messes, d'oraisons multiples adressées au Ciel pour atti-

---

[21] A. Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage*, Paris 1988.

[22] M. Boucher de Perthes, *Chants armoricains ou souvenirs de Basse-Bretagne*, Paris 1831, p. 88; P. Plucket, *Mémoires*, Dunkerque 1848; P. Sébillot, *Folklore de France, la Mer*, Paris, éd. 1983.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

rer le plus grand nombre de navires sur les côtes. Il ne faut donc pas s'étonner de lire sous la plume de plusieurs prêtres de paroisses du 18ème siècle, comme Le Gallo, que leurs ouailles estimaient « comme un article de foi » que ce qui échouait sur la rive leur appartenait de droit et qu'ils n'y voyaient aucune faute en s'en emparant. « J'avoue, écrit même l'évêque de Boulogne en 1706, qu'on étoit peu persuadé du péché qu'il y a de piller des effets naufragés sur des vaisseaux ennemis, qu'on étoit mesme autorisé dans de fausses maximes par ceux à qui il appartient d'en instruire les peuples »[23].

A ces facteurs de légitimation il convient d'ajouter un autre élément qui concourait lui aussi à justifier les déprédations littorales. La prodigalité de la mer, fut-elle d'essence divine, se méritait et se payait. Comme la pêche au large ou l'arrachage du goémon, le pillage des épaves appelait à une lutte dans le cadre propice du rivage qui s'imposait alors comme un théâtre de la violence. Sur cette largeur découverte par intermittence se jouaient souvent des scènes de combat et de transgression contre ce qui venait du large. Spectateurs, acteurs ou victimes, les gens de la côte y connaissaient les razzias, les descentes dangereuses et soudaines de la soldatesque, ils y animaient, avec d'autres, le commerce illicite et florissant de la contrebande où s'échangeaient produits prohibés et coups de feu[24], ils y règlaient les conflits de la pêche contre des communautés concurrentes. Fréquemment les rivalités entre les équipages, les mésententes survenues sur les lieux de pêche attisaient des vengeances, provoquaient des querelles qui empruntaient alors le chemin de la rive pour s'assouvir. Les rixes multiples entretenaient ce rapport agressif et ambivalent entre l'homme du littoral et tout ce que portait la vague. Le pillage, spectaculaire péripétie de la grève irrégulière et douloureuse, s'inscrivait tout entier dans cette histoire de la violence des berges.

Au coeur même du don, lors de l'accaparement individuel et collectif, face à l'épave, face à ceux qui la défendent, militaires ou naufragés, les hommes, « avec cette avidité féroce qui leur est propre »[25], luttent. Pourtant cette dramaturgie brutale possède un avant et un après tout aussi excessifs et âpres. Aux sources de l'événement surgit la violence des eaux, la tempête, la bataille de l'équipage, l'échouement, le bris. A son terme, l'espèce d'orgie collective à laquelle on assiste parfois, après un dépeçage en règle, n'est qu'une

---

[23] Archives Nationales, marine, B3-132, f. 246 (lettre du 11 novembre 1705).

[24] Archives Nationales, marine, BB3-6C (année 1791), fos 40/41, 81, 91.

[25] Archives départementales du Finistère, B 5 019 (pillage du *Bon Succès* d'Altona).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

autre expression de l'énergie batailleuse qui anime ceux que la mer a dressés ainsi. Cette manifestation ludique et grimaçante offre l'occasion d'un resurgissement des pulsions, à peine enfouies, mal contrôlées encore, en dépit des efforts d'encadrement moral et judiciaire. L'éventration fébrile des tonneaux pour ingurgiter au plus vite vins et alcools, pour jouir sur l'instant de l'abondance exposée, dit à sa manière cette obsession de la privation matérielle journalière. La frénésie de l'ivresse est à la mesure du manque et de la monotonie. L'absorption immédiate d'une part des marchandises exprime la rupture exacerbée avec le quotidien des restrictions hivernales. Elle soutient cette sorte de réjouissance brutale, cette parenthèse virulente où la consommation de l'immédiat annihile les efforts et les risques pris pour accaparer une barrique, pour puiser sans retenue à même le tonneau; aveuglement momentané avant le retour au dénument. La fête sauvage « ne ressuscite (t-elle) pas les temps primordiaux où l'on avançait la main pour cueillir les fruits de la nature »[26], où le don n'était pas un arrachement, où la vie se vivait sans péché? Mais cette démesure manifeste aussi l'imprévoyance et la négligence que moralistes, philosophes et administrateurs reprochent au peuple du 18ème siècle comme pour mieux le désigner et le circonscrire. De fait, les gens des côtes ne sauraient se distinguer nettement des compagnons, des artisans ou des paysans vindicatifs de l'intérieur du royaume. Tout au long du siècle des Lumières, la violence continue d'être l'un des éléments constitutifs de leurs comportements. Le règlement des dissensions personnelles, la défense contre les bandes errantes, la brutalité des distractions de taverne associent l'agressivité insoumise au quotidien, au travail et au jeu[27]. Simplement, pour les gens des littoraux, la mer constitue une source supplémentaire de confrontation rude et provocatrice, renforçant, dans ces manières d'être en société, la réputation des populations littorales et l'entretien de représentations négatives. Figure d'une nature souvent indomptée, secrète, imprévisible, l'océan, ce terrible dispensateur de biens, ne peut qu'imprégner les hommes et les femmes qui vivent à son contact. Coutumiers de la violence marine, comment les gens des rivages pourraient-ils être timorés ? Parcourant les grèves pour tenter d'y consolider le christianisme, les missionnaires des 17ème et 18ème siècles attribuent parfois à l'influence néfaste de l'eau, le caractère difficile,

---

[26] G. Lapouge, *Les pirates*, Paris, éd. 1991, p. 212.

[27] O. Hufton, *Le paysan et la loi au 18ème siècle*, dans « Annales, Economie Société, Civilisation », mai-juin 1983, n° 3, pp. 679-701.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

changeant et peu religieux des paroissiens de la Saintonge et du bas-Poitou. Le jésuite Maunoir, les Montfortains, les Sulpiciens, s'accordent pour accuser l'océan d'exercer une emprise nuisible sur les âmes. « La côte, remarque Grignon de Montfort à propos des paroisses de Saintonge, malgré une mentalité favorable apparaît déjà moins foncièrement religieuse que l'intérieur ». Hacquet, son successeur, formule une opinion semblable sur les gens de la baie de Bourgneuf: « le peuple est peu dévôt et se ressent des bords de mer »[28]. Les bienfaits de la religion ne réussissent donc pas à s'imposer durablement à ces populations dont le libertinage, la désobéissance, l'inconstance ne font qu'incarner les spécificités répulsives que l'on prête à l'océan. Toutefois, la réputation des habitants des grèves est bien antérieure à ces interprétations pastorales et ne repose pas uniquement sur des impressions. Autant que peut le révéler la documentation, le mauvais sort réservé aux naufragés maltraités, tués ou vendus comme esclaves, ne fut pas toujours sans fondement. Malgré une amélioration lente et relative de ces situations, bien des comportements repréhensibles ont probablement continué d'avoir cours durant la première modernité. Nombreux sont les auteurs qui, se copiant quelques fois les uns les autres et confortant ce lieu commun, dénoncèrent la sauvagerie entretenue des gens des côtes. Traités par Théodore de Bèze, au milieu du 16ème siècle, de « débauchez et demi-barbares comme sont volontiers toutes gens de marine », les Rétais, encore au début du 18ème siècle seront considérés par Claude Masse, ingénieur-géographe, comme « gens plus rustiques qu'ailleurs et très méchans »[29].

La sensible modification des exactions riveraines, à l'égard des naufragés au cours du 18ème siècle, ne modifia pas radicalement la tonalité négative qui accompagnait généralement les descriptions consacrées à ces populations. Pour les observateurs policés, la pérennité de la rusticité coupable tenait davantage désormais de la résistance de ces hommes à la culture du temps, de leur refus à intégrer des valeurs morales et sociales autres. Le monde des rivages appartenait bien à cette fraction de la société, au même titre que la populace des villes, rétive au dressage des corps et des esprits et comme elle, crainte et dénoncée. Qui plus est, les communautés riveraines continuaient d'entretenir une animosité singulière sous l'influence durable de l'environnement

---

[28] A. Cabantous, *Le Ciel dans la mer, Christianisme et civilisation maritime (16ème-19ème siècle)*, Paris 1990, pp. 81-83.

[29] Cl. Masse, *Mémoire* cit.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

océanique qui, lui, ne change pas et des nécessités matérielles qui, elles, changent peu. Certes, on ne tuait presque plus les naufragés[30], souvent même, on leur offrait l'hospitalité. Mais cet indéniable progrès oblitérait difficilement la poursuite assidue du pillage, ce vol qualifié, par ailleurs si fortement condamné. Il en résultait des appréciations semblables en Picardie ou en Bretagne au sujet de « ces pilleurs de bris qui sont souvent des gueux » voire « de mauvais sujets difficiles à contenir »[31].

La permanence de ces attitudes et de ces jugements se trouvait encore confortée par un isolement topographique protecteur. Les mondes insulaires bien sûr, les villages picards ou bordelais séparés du plat pays par de mauvais chemins, des collines et des dunes, les paroisses armoricaines éclatées, entretenaient de la sorte une spécificité jugée préjudiciable pour l'autorité qui pénétrait mal ces conservatoires socio-culturels. Entreprenant une véritable enquête ethnologique des communautés vivant sur la côte de Guyenne entre la tour de Cordouan et le cap Breton, à l'époque impériale, de Caila y décrit la persistance dynamique de la sorcellerie, du sabbat, des loup-garous et, bien sûr, des pillages, partie intégrante de cette culture nocturne, sulfureuse et néfaste:

« On peut faire aux habitants des landes de Gascogne et plus particulièrement à ceux qui habitent celles du Médoc, un reproche bien fondé. Dès qu'ils sont instruits du naufrage, on entend crier de tous les côtés *avarech*; c'est le mot de ralliement de tous les habitants de cette contrée qui abandonnent tout pour courir, non au secours des naufragés mais pour les piller et aggraver leur misère. Les lois maritimes, quelque sévères qu'elles soient, n'ont pu mettre encore un frein à cette capacité »[32]. Sans renoncer pour autant à leur action civilisatrice, les juges, les administrateurs et les clercs – ou partie d'entre eux – considéraient les gens des finistères comme de mauvais sauvages dont il fallait continuer à s'accomoder, bon gré, mal gré, faute de pouvoir encore les amender. « Les gens qui habitent les bords de la mer sont pour la plus grande partie des rustiques et des barbares qui ne sont jamais plus contents que quand ils voient le gros temps et la tempête: ils espèrent que quelque bâtiment richement chargé viendra porter sur leurs côtes un bien

---

[30] Archives Nationales marine, BB4-4, f. 142 (31 janvier 1791), naufrage de *L'Amphitrite*.

[31] Archives départementales du Finistère, B 4 376.

[32] M. du Caila, *Recherches sur les moeurs des habitants des Landes*, dans « Mémoires de l'Académie Celtique », IV (1809), pp. 70-82.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

qui ne leur appartient pas »[33]. Et quelques années avant la Révolution, un avocat breton, après un pillage massif, non loin de Morlaix, traduit assez bien les incompréhensions et les récriminations de la fraction éclairée de la société devant l'action des riverains. « Dans un siècle policé, on est étonné de ne trouver dans les Armoricains que des ennemis de l'humanité, la fureur de s'enrichir des dépouilles des malheureux l'emporte chez ces âmes barbares sur tout sentiment honnête... Il se flattait que les habitants, se conformant à l'ordonnance de 1681, si le cri de l'humanité n'était pas assez puissant, auraient travaillé à sauver le navire de la cargaison. Mais, également sourds au voeu de la nature et de la loi, ils ne s'étaient au contraire occupés qu'à piller le navire »[34].

A travers ces quelques remarques, le pillage comme appropriation sauvage et brutale constitue l'une des composantes du comportement des populations littorales. Autour de l'acte prédateur se recompose partiellement la communauté riveraine, souvent éparse, sans pour autant que le dépeçage du navire, assimilé pour la circonstance à un animal, favorise durablement la cohésion d'une société qui reste structurellement inégalitaire, en dépit des récoltes venues du large, offertes à tous.

L'opposition qui, au 18ème siècle, se poursuit entre deux formes de culture accuse davantage encore la présence de ces îlots farouches, fichés au coeur du monde des Lumières, qui se complaisent dans des pratiques ancestrales et tragiques. La violence, souvent inhérente au pillage, contribue-t-elle pour autant à en faire une révolte ouverte? L'acte est incontestablement un défi au modèle judiciaire qui tente de s'imposer peu à peu, une conduite du refus face aux prétentions de l'administration royale. Cette résistance se met d'abord au service de cadres et de manières de faire ancestraux, garantit le maintien des droits collectifs menacés par des bouleversements qui méconnaissent la prodigalité océane, le labeur perpétuel des gens des côtes, la bienveillance de la Providence, la tradition unificatrice. La culture de la violence, que l'on repérerait de façon moins spectaculaire dans d'autres groupes sociaux de l'ancien Régime, trouve dans le pillage un moyen d'affirmer un mouvement protestataire au nom de pratiques conservatoires justifiées par la mémoire et la nécessité. Mais ce que les uns nomment droit de la coutume et sauvement, les autres l'appellent signe de la délinquance et empreinte de la barbarie. L'appréciation morale formulée à l'endroit du pillage passait aussi par des contradictions du langage.

---

[33] Lettre d'Y. Le Tymeur, Archives départementales du Finistère, B 4 376 (1765).

[34] Archives départementales du Finistère B 4 819 (1779).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

LUISA D'ARIENZO

L'APERTURA DELLE ROTTE ATLANTICHE NELL'ETÀ DELLE SCOPERTE: LA PARTECIPAZIONE ITALIANA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Parlare di rotte atlantiche nell'età delle scoperte e dell'influenza italiana in tali navigazioni significa parlare, in modo particolare, dell'importanza che rivestì nel corso dei secoli la marineria genovese. All'arditezza e all'intuito geniale dei navigatori liguri noi dobbiamo infatti l'individuazione di nuove vie marittime che spesso portarono alla scoperta di terre sconosciute. Celebre è rimasto il folle gesto dei fratelli Vivaldi, che nel 1291 attraversarono le Colonne d'Ercole per navigare *ad partes Indiae*. Emblematica è poi l'impresa di Colombo, nella quale si riassume simbolicamente l'esperienza marinara di intere generazioni.

L'apporto dei genovesi nell'apertura delle rotte atlantiche era stato assai più antico rispetto a quello degli altri gruppi etnici italiani, quali fiorentini e veneziani; tra l'altro, la perizia che distingueva i navigatori liguri nella tecnica delle costruzioni navali e nell'arte della marineria era universalmente riconosciuta, tanto che i loro servigi furono ambiti da principi e regnanti, dei quali spesso divennero ammiragli.

Come è noto la navigazione atlantica, e specialmente quella lungo le coste dell'Africa, fu praticata già in epoca romana durante la quale, alla penetrazione territoriale, seguirono la conquista e la colonizzazione delle regioni del Nord Africa bagnate dal Mediterraneo. Non erano però mancate spedizioni fino al Senegal, come nel celebre Periplo di Annone, ed esplorazioni geografiche, così come dovettero esistere mercanti e avventurieri romani che si spinsero oltre i confini dell'Africa imperiale. Secondo la tradizione, peraltro, già gli stessi fenici avrebbero tentato di circumnavigare il continente africano.

La penetrazione dei genovesi nell'Africa occidentale ebbe caratteristiche assai diverse rispetto a quella dei romani; quest'ultima si configurò come una conquista sistematica finalizzata all'instaurazione di un dominio politico permanente, l'altra fu invece il prodotto di iniziative individuali a scopo commerciale.

È difficile sapere fino a che punto i navigatori liguri si siano spinti nelle coste atlantiche e nelle piste carovaniere del Nord Africa. A questo proposito

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

le fonti sono reticenti, anche perché gli stessi genovesi non avrebbero avuto interesse a diffondere i particolari dei loro viaggi, coperti anzi da segreto, al fine di tutelare i profitti commerciali che si potevano trarre[1].

Il viaggio più ardito sull'Atlantico di cui ci sia rimasta notizia dopo il famoso Periplo di Annone, è quello dei fratelli Ugolino e Vadino Vivaldi, del 1291, narrato negli *Annali di Genova* di Iacopo Doria, continuatore del Caffaro, che non precisano purtroppo con esattezza l'itinerario di quella spedizione marittima, ma parlano di una generica destinazione *ad partes Indiae*[2].

La partecipazione genovese agli avanzamenti lungo la costa africana dovette essere considerevole; pur nella penuria delle fonti dell'epoca, forse dovuta alla necessità di mantenere il riserbo sulle attività commerciali che si andavano realizzando, tuttavia si comprende, attraverso la tenacia dell'iniziativa ligure, che nuove strade dovettero essere costantemente aperte e perseguite. Si può ricordare a questo proposito il caso degli stessi Vivaldi che nel 1291 avevano tentato di navigare verso le Indie, ma non avevano più fatto rientro. Alcuni anni appresso uno dei loro figli, Sorleone, si mosse inutilmente in cerca dello loro tracce; ancora trent'anni dopo un Benedetto Vivaldi raggiunse le Indie percorrendo le vie tradizionali; si ha poi notizia di un Lazzaro Vivaldi, discendente degli arditi navigatori, che morì nel 1497 a Safi, presso quella costa nella quale furono viste per l'ultima volta le galee di Ugolino e Vadino[3].

Esponenti della famiglia Vivaldi, peraltro, sono attestati in area atlantica ancor prima del celebre viaggio: un Vivaldo Vivaldi, già nel 1257, era domiciliato a Lisbona dove svolgeva attività commerciale. Forse era parente dei due sfortunati navigatori, ai quali potrebbe aver dato utili informazioni sulle coste africane. Egli godette di prestigio presso la Corte portoghese, tanto da appari-

---

[1] Sulle navigazioni in Africa resta fondamentale l'opera di CH. LA RONCIÈRE, *La decouverte de l'Afrique au Moyen-Age*, Le Caire 1925-27. Il ruolo dei genovesi in tali navigazioni è stato studiato in modo particolare da R.S. LOPEZ, *Studi sull'economia genovese nel Medio Evo*, in *Documenti e Studi per la storia del Commercio e del diritto commerciale Italiano*, VIII, Torino 1936, pp. 3-59.

[2] Fra i numerosi studi sull'impresa dei Vivaldi, che ha suscitato l'interesse di molti autori cfr. la monografia esaustiva di A. MAGNAGHI, *Precursori di Colombo? Il tentativo di viaggio transoceanico dei genovesi fratelli Vivaldi nel 1291*, in « Memorie della Reale Società Geografica Italiana », VIII (1935).

[3] *Ibidem*, pp. 58-62.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

re come testimone in documenti reali; sposò una nobildonna di nome Ines, fondatrice nel 1282 del monastero di Santa Chiara di Lisbona, che fu distrutto nel terremoto del 1755[4]. Altri mercanti Vivaldi risiedettero a Lisbona nel XV secolo, come Desiderio, che nel 1446 ebbe un salvacondotto triennale per poter esercitare liberamente attività commerciale in Portogallo, senza timore di subire la confisca dei propri beni anche in caso di guerra con Genova. Tale salvacondotto gli fu rinnovato nel 1454 per cinque anni[5], mentre nel 1460 acquisì la naturalizzazione portoghese con tutti i diritti ad essa pertinenti[6]. Privilegi analoghi furono riservati a Tropel de Vivaldi, che nel 1440 ottenne un salvacondotto triennale, rinnovatogli nel 1454, per poter commerciare senza impedimenti nel regno portoghese[7].

Si è parlato della precocità della navigazione ligure nelle coste atlantiche dell'Africa settentrionale; i genovesi infatti ebbero vasti interessi commerciali nel Maghreb almeno dalla metà del XII secolo, come ci informano i cartulari dell'epoca, il primo dei quali dovuto al notaio Giovanni Scriba[8], e dimostrarono sempre attenzione nei confronti di Ceuta, passo obbligato verso

---

[4] P. Peragallo, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV e XVI*, Genova 1907, p. 175 e sg.; C. De Passos, *Relações históricas luso-italianas*, in « Anais da Academía Portuguesa da História », II serie, 7 (1956), p. 151; M. Do Rosario, *Genoveses na história de Portugal*, Lisboa 1977, p. 318.

[5] P. Peragallo, *Cenni intorno alla colonia* cit., p. 176 e cfr. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (= ANTT), *Chancilleria D. Afonso V*, libro 10, f. 33*v*.

[6] ANTT, *Chancilleria D. Afonso V*, libro 8, f. 106 *v*.-107 *r*.

[7] Il rinnovo del salvacondotto prevedeva anche la possibilità, per due uomini del suo seguito, di andare armati di giorno e di notte. Cfr. ANTT, *Chancilleria D. Afonso V*, libro 15, f. 95 *v*.

[8] Per la consultazione di questi cartulari cfr. M. Chiaudano-M. Moresco, *Il cartolare di Giovanni Scriba*, in *Documenti e studi per la storia del commercio e del diritto commerciale italiano*, 2, Torino 1934 ed inoltre la serie dei *Notai liguri del secolo XII*, I, *Oberto Scriba de Mercato (1190)*, a cura di M. Chiaudano-R. Morozzo della Rocca, Genova 1938; II, *Guglielmo Cassinese (1190-1192)*, a cura di M.W. Hall Cole-H.C. Krueger-R.L. Reynolds, Genova 1938; III, *Bonvillano (1198)*, a cura di J.E. Eierman-H.C. Krueger-R.L. Reynolds, Genova 1939; V, *Lanfranco (1202-1226)*, a cura di H.C. Krueger-R.L. Reynolds, Genova 1951.

I dati sulla presenza mercantile genovese in Africa nel XII secolo sono stati raccolti in alcune tabelle, divise per date e destinazioni, dal Krueger che si è basato sui citati cartulari, da lui schedati ancor prima della loro edizione. Cfr. H.C. Krueger, *Genoese trade with Northwest Africa in the twelfth Century*, in « Speculum », anno 1933, pp. 377-396. Qualche riserva sul metodo da lui seguito fu avanzata da R.S. Lopez, *Studi sull'economia genovese* cit., pp. 19-23.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

l'Atlantico[9]. Numerosi trattati commerciali stipulati con gli emiri del Nord Africa consentirono ai navigatori liguri di svolgere un ruolo fondamentale nei mercati rivolti al Maghreb e all'entroterra sudanese, dove venivano esportati i prodotti dell'industria tessile, quali panni, telerie, porpore e seterie; oggetti dell'artigianato genovese, come vassoi, casse di legno, vetrerie, coltellerie e armature ed anche i prodotti orientali che giungevano nelle coste levantine, come l'ampia serie delle spezierie esotiche.

Si può pertanto affermare che furono i genovesi a gestire in massima parte, e forse in modo più consistente rispetto ai pisani, che pure furono presenti nelle coste maghrebine, e ai veneziani, che predilessero gli scali levantini, il commercio marittimo estero con l'Africa occidentale, dalla quale essi a loro volta traevano lana, pelli, cuoio, indaco, cera, corallo e prodotti provenienti dall'entroterra sudanese, dal Senegal e dal Niger, che giungevano ai porti mediterranei attraverso le piste carovaniere o le coste dell'Africa atlantica, quali allume, schiavi e oro.

Essi dunque, già dal XII secolo, percorrevano le rotte che portavano verso i luoghi d'origine di quello che fu il genere commerciale più ambito: l'oro. La ricerca di questo metallo prezioso fu senza dubbio la causa fondamentale della loro presenza in Africa e la molla che li spinse a fondare diverse colonie fino all'isola di Cerné, che alcuni identificano con Arguim, altri con Herné[10]. Le principali rotte dell'oro sudanese, prima dell'espansione marittima portoghese, erano almeno quattro ed avevano come centro di convergenza il mercato di Timbuctù: la prima, da Sud a Nord via Tuat fino all'Africa berbera nel Mediterraneo, terminava a Costantina e a Tunisi; la seconda, verso Nord-Est, la cosiddetta rotta egiziana, finiva a Ghat in Egitto; la terza ancora dal Sud al Nord per Marrakesh e Fez, terminava a Ceuta; la quarta, detta rotta occidentale, via Oadan, terminava sulla costa atlantica presso Messa[11].

I genovesi, fino alle ultime decadi del XII secolo, indirizzarono le loro navigazioni atlantiche prevalentemente verso il Sud, forse perché non dovevano affrontare la concorrenza delle marinerie locali. I documenti notarili più antichi che ce ne danno notizia risalgono alla metà del XII secolo, ma c'è da

---

[9] A questo proposito cfr. R. Di Tucci, *Documenti inediti sulla spedizione e sulla mahona dei genovesi a Ceuta*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXIV (1935), pp. 273-340.

[10] R.S. Lopez, *Studi sull'economia genovese* cit., pp. 31-40.

[11] M. Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuçao para o estudo das origens do capitalismo moderno*, Coimbra 1963-64, I, pp. 118-119.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

precisare che non ne esistono di epoca precedente; pare comunque che le prime frequentazioni genovesi della costa atlantica avessero come meta Salè, capitale dello stato Almohade, con il quale la Signoria di Genova aveva stipulato un trattato nel 1161, che era stato siglato dall'ambasciatore Ottobono con l'emiro Abd-el-Mumin.

La molla principale di questa convenzione fu di certo l'oro, che i genovesi si procuravano andando negli stessi luoghi di produzione e fungendo da intermediari per la sua distribuzione tra il Sudan e la stessa Africa (lo portavano infatti in Egitto, a Tunisi e a Bugia), in concorrenza con i mercanti arabi che seguivano invece le piste carovaniere. Più a Sud di Salè i genovesi navigarono fino a Safi, che alla metà del secolo XIII era entrata nelle loro destinazioni. Assai prossima alla rotta occidentale dell'oro sudanese, Safi dovette entrare nei loro itinerari marittimi allo scopo di raggiungere più facilmente le miniere di Bambouk, quando a Genova, che aveva iniziato a coniare il genovino d'oro nel 1252, si dovette sentire la necessità del prezioso metallo. Per Safi era passata anche la celebre spedizione dei fratelli Vivaldi, che fu organizzata da Tedisio Doria assai presumibilmente per fini commerciali e, come si è detto, venne celebrata in termini eroici dall'annalista Iacopo Doria[12].

Se durante i secoli XII e XIII ed ancora nel XIV i genovesi predilessero nell'Atlantico la navigazione lungo il litorale africano, nondimeno nel corso del '200 essi aprirono le rotte dal Mediterraneo al Mare del Nord, spinti dall'esigenza di vendere l'allume dell'Anatolia, che scambiavano con i panni inglesi. In questi traffici si distinse in modo particolare il ricco mercante Benedetto Zaccaria che, consociato in affari con suo fratello Manuele, era riuscito ad ottenere nel 1264 dal governo della sua città l'amministrazione delle miniere di Focea, che furono alla base della sua prestigiosa carriera. Proprietario di navi, egli fu in grado di svolgere direttamente i propri commerci dalle allumiere della Focea fino alle città atlantiche dell'Europa nord-occidentale, che venivano raggiunte attraverso Gibilterra navigando lungo le coste dell'Andalusia meridionale.

L'intraprendenza di Benedetto Zaccaria e l'ampia estensione geografica delle rotte da lui percorse gli procurarono larga fama internazionale, tanto che il re di Castiglia Sancho IV (1284-1295) lo chiamò al suo servizio dandogli l'incarico di mantenere sempre una nave armata all'imboccatura del Guadalquivir per difendere la città di Siviglia, il cui porto fluviale si trovava a circa

---

[12] R.S. Lopez, *Studi sull'economia genovese* cit., pp. 40-45.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

100 chilometri dalla foce del fiume. Fra le sue incombenze vi fu anche quella di difendere la navigazione nello Stretto di Gibilterra, resa assai difficile dai *benimerines* del Marocco. Lo Zaccaria, nel 1291, riportò una brillante vittoria in una battaglia navale, combattuta appunto nello Stretto contro la flotta marocchina, a seguito della quale gli fu attribuita la carica di *Almirante mayor de la mar* [13].

Prima di lui rivestì tale incarico Ugo Vento, che fu nominato ammiraglio intorno al 1264. Era stato Alfonso *el Sabio* a chiamarlo presso di sé, forse per rinnovare il tentativo di conquistare Salè, ma più verosimilmente nella prospettiva di acquisire Algesiras. Ugo Vento, sulla base delle esigenze prospettate dal re di Castiglia, ordinò a diversi costruttori navali di Genova e dei porti vicini di costruire sei galee da 116 rematori ciascuna, da consegnarsi entro l'agosto del 1264, mentre egli stesso in contemporanea si occupava degli arruolamenti. La spedizione però non fu effettuata, forse a motivo della rivolta dei mori di Andalusia e Murcia, sostenuti da Granada e dal Marocco [14].

Solo nel 1279 il re Alfonso *el Sabio* organizzò una grande flotta composta da 80 navi a vela, 24 galee ed altre imbarcazioni per cingere d'assedio Algesiras; ma le operazioni militari, condotte da un ammiraglio castigliano, si conclusero con una rovinosa disfatta. Fu allora che il sovrano, sempre prediligendo la perizia dei genovesi, chiamò presso di sè Benedetto Zaccaria, che si recò in Castiglia nel 1282 per negoziare un'alleanza fra Alfonso X, il Comune di Genova e Michele Paleologo contro Carlo d'Angiò. Le trattative non giunsero allo scopo prefisso, ma servirono per rafforzare i contatti personali, che più tardi fecero dello Zaccaria il nuovo ammiraglio di Castiglia genovese. Furono le sue galee le prime a riaprire, dopo secoli di interruzione, la rotta diretta dal Mediterraneo al Mare del Nord via Siviglia.

Ancora di origine genovese furono altri ammiragli di Castiglia, assunti dai sovrani del regno per compiere importanti azioni di guerra. Si tratta di Egidio Boccanegra, fratello del doge di Genova, che ebbe il titolo di ammiraglio da Alfonso XI (1312-1350) nel 1341 e sostenne brillanti campagne milita-

---

[13] Per la figura di Benedetto Zaccaria cfr. R.S. Lopez, *Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Messina-Milano 1933 e Id., *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in *Miscellanea di Storia Ligure in onore di Giorgio Falco*, Milano 1962, pp. 209-249 ed anche in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, pp. 329-370.

[14] R.S. Lopez, *Ugo Vento, primo ammiraglio genovese di Castiglia*, in « Bollettino Ligustico », III (1955), pp. 65-71.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

ri nello Stretto, impedendo ai marocchini di portare aiuti alla città di Algesiras che, assediata dai castigliani, finì per cedere. Dopo di lui fu ammiraglio suo figlio Ambrogio, che si distinse in diverse battaglie navali riportando vittorie a La Rochelle contro la flotta inglese (1372) e nelle acque antistanti Lisbona, il cui porto fu bloccato fino alla stipula del trattato di Santarem (1373), che decretò il successo della politica dei Trastámara.

Notevole fu dunque l'apporto della marineria ligure e dei mercanti genovesi nell'apertura e nel consolidamento delle rotte atlantiche. Prezioso fu l'aiuto che essi portarono ai re di Spagna e di Portogallo per l'ammodernamento delle reciproche flotte nazionali, grazie all'alta specializzazione che i liguri vantavano nelle tecniche di costruzione navale.

Nella stessa epoca i re lusitani chiamarono ancora un genovese al loro servizio. Si tratta anche in questo caso di un esponente di una ricca famiglia di mercanti, quella di Emanuele Pessagno, che stipulò nel 1317 un contratto col re Dinís per stabilirsi in terra lusitana al fine di dirigere la flotta reale come ammiraglio. Anch'egli aveva al suo attivo esperienze di navigazione atlantica, giacché si ha notizia di un grosso trasporto di lane dall'Inghilterra a Genova da lui effettuato insieme a suo fratello Leonardo nel 1306. Sulla base del contratto Emanuele avrebbe dovuto tenere alle sue dipendenze altri 20 genovesi esperti di mare, da impiegare come capitani e piloti nelle galee al servizio del regno portoghese. Essi avrebbero potuto anche svolgere commerci nel Mare del Nord[15].

* * *

Nello scorcio del XIII secolo si attuò dunque l'apertura delle rotte mercantili dal Mediterraneo al Mare del Nord che furono percorse dalle potenze marinare di Genova, Venezia e Firenze. In Italia si importavano i panni inglesi e le stoffe fiamminghe; in cambio si esportavano soprattutto prodotti orientali, come le spezie e le seterie. Nel caso di Genova il flusso commerciale riguardava anche prodotti pesanti e a buon mercato, assai più facilmente trasportabili, e anche in modo più economico, per la via marittima piuttosto che la via terrestre, quali l'allume di Focea o il vino di Creta, del quale a Bruges

---

[15] Il testo del contratto, stipulato il 1° febbraio, è pubblicato da J.M. da Silva Marques, *Descobrimentos portugueses*, I, *1147-1460*, Lisboa 1988, doc. 37, pp. 27-30 (ristampa anastatica).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

arrivavano centinaia di botti, ed ancora i coloranti come il pastello e la cocciniglia. I convogli partivano direttamente da Genova, oppure dal Levante, da Chio, senza necessariamente fare scalo nel capoluogo ligure[16].

Diversa fu la situazione dopo il 1460 quando, con la caduta di Costantinopoli e l'avanzata turca nel Mediterraneo orientale, le rotte dirette tra Chio e Bruges diventarono assai poco frequentate. Lo sfruttamento delle miniere di Tolfa, presso Civitavecchia, gestite dai Centurione e da altre famiglie liguri per conto della Camera Apostolica, determinò un ridimensionamento delle antiche rotte Levante-Mare del Nord; le miniere anatoliche di Focea, peraltro, erano cadute in mano ai turchi[17].

L'asse dei mercati genovesi si orientò quindi in prevalenza verso occidente e così le rotte marittime. Sarà ora Civitavecchia e non più Chio il centro dei grandi flussi commerciali diretti al Mare del Nord. E vi sarà anche un potenziamento della rotta diretta Genova-Bruges, poco frequentata invece fino alla metà del XV secolo. In questo momento la spinta mercantile verso il mondo iberico diventò sempre più pressante, non solo da parte dei genovesi, ma anche dei fiorentini, dei veneziani, dei piacentini e dei lombardi[18].

L'interesse per l'Africa del Nord e per l'oro del Sudan rimase sempre

---

[16] Ch. Verlinden, *Les italiens et l'ouverture des routes atlantiques*, in *Las rutas del Atlántico*. Trabajos del noveno Coloquio internacional de História maritima, in « Anuario de Estudios Americanos », 25 (1968), pp. 243-260; F. Melis, *La participación toscana en la navegación atlántica*, in *Las rutas del Atlántico* cit., pp. 281-293; Id., *Sulla « nazionalitá » del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo negli anni intorno al 1400*, in *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, con introduzione di M. Mollat, a cura di L. Frangioni, Firenze 1984, pp. 81-101.

[17] Su Chio e sulla crisi dei mercati genovesi a seguito della caduta di Costantinopoli ad opera dei turchi cfr. Ph. P. Argenti, *The occupation of Chios by Genoese and their administration of the island (1346-1566)*, Cambridge 1958; G. Pistarino, *Nella « Romania » genovese tra i greci e i turchi: l'isola di Chio*, in « Rivista Storica Italiana » LXXIII (1961), pp. 69-84; Id., *Chio dei genovesi*, in « Studi Medievali », terza serie, X (1966), pp. 3-68.

Per lo sfruttamento dell'allume romano cfr. G. Zippel, *L'allume di Tolfa e il suo commercio*, in « Archivio della Società Romana di Storia Patria », 30 (1970), pp. 5-51 e 389-462; G. Barbieri, *Industria e politica mineraria nello Stato pontificio dal '400 al '600*, Roma 1940; J. Delumeau, *L'alun de Rome XVe-XIXe siècle*, Paris 1962.

[18] Sui nuovi orientamenti della politica mercantile genovese nel XV secolo, sulle rotte e sui nuovi tipi di imbarcazioni utilizzati cfr. R.S. Lopez, *Quattrocento genovese*, in *Su e giù per la storia di Genova* cit., pp. 63-80 e J. Heers, *Genova nel Quattrocento* (titolo originale *Gênes au XVe siècle*, Paris 1971, traduzione dal francese di P. Mastrorosa), Milano 1983, pp. 260-299.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

presente nei genovesi, mentre il meridione iberico poteva offrire i generi che essi cercavano, come il grano, l'olio, il vino, la cera, il cuoio e la frutta. Ma anche il Marocco atlantico era una regione agricola che produceva abbondante grano e frutta; ed i genovesi in queste regioni erano ben inseriti. Già li trovarono a Ceuta i portoghesi quando conquistarono quella piazza nel 1415.

La presenza dei liguri in Spagna e in Portogallo fu assai più consistente rispetto a quella degli altri gruppi etnici italiani e così pure il volume dei loro affari. Venezia, ad esempio, era rimasta legata alle sue antiche tradizioni commerciali e, seppure con difficoltà, continuava a frequentare gli scali del Levante e a dedicarsi al traffico del pepe e delle spezie. Genova, più versatile, ritenne opportuno iniziare a rivolgere lo sguardo altrove. Il potenziamento delle rotte atlantiche fece la fortuna dei porti del meridione iberico, che si trovavano in una posizione privilegiata rispetto ai grandi flussi commerciali: Valenza, Malaga, Cadice, Sanlucar de Barrameda, Siviglia e Lisbona furono gli scali più frequentati dai mercanti italiani, i quali portarono in quei luoghi i capitali, lo spirito di iniziativa e la propria competenza nelle tecniche mercantili e bancarie, contribuendo al risveglio economico di quelle regioni [19].

Grazie al consolidarsi dell'attività mercantile in area atlantica, anche la navigazione fece enormi progressi consentendo rapidi avanzamenti nei viaggi di scoperta, sia in Portogallo che in Spagna. L'esperienza marinara dei navigatori italiani svolse in questo campo un ruolo di primo piano. L'inizio delle esplorazioni marittime lusitane è databile all'epoca del re Alfonso IV, che promosse la spedizione alle Canarie del 1341 affidandone il comando a due italiani: il fiorentino Angelino da Tegghia de' Corbizzi e il genovese Nicoloso da Recco. Si trattò in realtà di una spedizione mirante alla presa di possesso ufficiale di quelle isole, giacché le Canarie sarebbero già state raggiunte alcuni decenni prima da Lanzarotto Malocello, un genovese residente a Lisbona, forse collaboratore dei Pessagno. Bisogna però precisare che le notizie sul Malocello e sul suo viaggio sono alquanto incerte; di lui dice la tradizione che,

---

[19] Il tema della presenza mercantile italiana nel meridione iberico, in Andalusia e in Portogallo, vanta una cospicua bibliografia impossibile da riportare in questa sede, che annovera, fra i principali, i nomi di P. Peragallo, A.E Sayous, R. Almagià, Ch. Verlinden, D. Gioffrè, J. Heers, F. Melis, R.S. Lopez, A. Boscolo, V. Rau, E. Otte, L. De la Rosa, L. D'Arienzo. Per una sintesi sul tema e per la relativa bibliografia aggiornata cfr. L. D'Arienzo, *La presenza italiana in Portogallo e nella Spagna meridionale all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Due mondi a confronto 1492-1728. Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*. Mostra storico-cartografica, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 1992, pp. 535-565.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

intorno al 1312, sarebbe approdato su un'isola che gli indigeni chiamavano Titeroygatra e che vi avrebbe costruito un castello per la sua residenza. Là sarebbe rimasto per vent'anni, fino a quando gli indigeni non lo cacciarono con la forza; rimasero però il nome e la bandiera di Genova nell'isola di Lanzarote del gruppo delle Canarie, come si può evincere dai portolani dell'epoca. La carta del Dulcert, datata 1339, indica infatti l'isola di Lanzarote con la denominazione di *Marucelu*. Allo stesso Malocello, il 29 giugno 1370, il re Ferdinando di Portogallo concesse la capitania delle isole di Lanzarote e della Gomera, da lui scoperte, senza che però riuscisse a prenderne possesso a motivo dell'ostilità degli indigeni[20].

È soprattutto con la dinastia degli Avis che la partecipazione italiana ai viaggi di scoperta portoghesi si fece più intensa, specie quando la Corte lusitana, a partire dalla seconda decade del XV secolo, diede l'avvio ad un programma sistematico di viaggi lungo le coste dell'Africa e nelle isole atlantiche, affidandone la realizzazione all'infante Enrico il Navigatore. I nomi più noti sono quelli di Antoniotto Uso di Mare, Alvise Ca' da Mosto, Bartolomeo Perestrello, Antonio da Noli ed in seguito gli stessi Colombo e Vespucci.

Il genovese Antoniotto Uso di Mare fece due viaggi in Gambia su navi portoghesi al servizio dell'infante Enrico (1455-56) ed anche il veneziano Alvise Ca' da Mosto realizzò due spedizioni raggiungendo le isole atlantiche (Canarie, Madera e Porto Santo) e le coste dell'Africa fino al Senegal. Alvise era entrato in contatto con l'infante Enrico quando, in occasione di un viaggio con la muda di Fiandra, navigando nei pressi di Capo San Vincenzo, le galere approdarono nella zona di Lagos nei cui pressi si trovava la residenza abituale dell'infante Enrico, che amava la tranquillità della minuscola villa di Raposeira, accanto alla quale era ubicato un piccolo eremo dove egli era solito ritirarsi in preghiera.

Secondo quanto lo stesso Alvise racconta nelle sue *Navigazioni*, l'infante mandò a bordo delle galee un suo segretario di nome Antonio Gonzales, accompagnato da un Patrizio de' Conti, console dei veneziani, che risiedeva alla Corte del navigatore, forse come consulente commerciale. Costoro portarono in visione al veneziano alcuni prodotti delle isole atlantiche, come zucchero

---

[20] Ch. Verlinden, *Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries*, in « Revue Belge de Philologie et d'Histoire », XXXVI (1958), pp. 1173-1209; Id., *Les découvertes portugaises et la collaboration italienne d'Alphonse IV à Alphonse V*, in *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, III, Lisboa 1961, pp. 593-600.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

di Madera e sangue di drago, e spiegarono quali considerevoli vantaggi si sarebbero potuti ricavare dal commercio di quei generi. Così Alvise lasciò le galee di Fiandra e si mise al servizio del Portogallo, realizzando i suoi viaggi a partire dal 1454[21].

Navigò per l'infante Enrico anche il genovese Antonio da Noli, che aveva raggiunto il Portogallo insieme a suo fratello Bartolomeo; la sua spedizione, realizzata nel 1460, portò alla scoperta di almeno cinque isole dell'arcipelago di Capo Verde, fra le quali quella di Santiago, della quale ebbe la capitania per i meriti acquisiti al servizio della Corte lusitana. In modo analogo Bartolomeo Perestrello, discendente da una nobile famiglia piacentina naturalizzata in Portogallo, divenne capitano-donatario dell'isola di Porto Santo (1446) per la sua partecipazione alla scoperta del gruppo di Madera insieme a João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira. Sua figlia Felipa, essendo egli già passato a miglior vita, sposò Cristoforo Colombo[22].

Fra i fiorentini meno celebri va ricordato Francesco Bonaguisa, che ebbe dai re Cattolici, nel 1478, il privilegio di commerciare in Guinea e nella Costa d'oro insieme al barcellonese Berenguer Granell; ad entrambi fu affidata la direzione dei rapporti mercantili con gli indigeni per conto della Corte. La Corona di Castiglia, infatti, sollecitata dalla fama della ricchezza del golfo di Guinea, aveva deciso di intraprendere viaggi oltremarini, giacché vantava diritti sulle isole Canarie e sulle coste atlantiche fino a Bojador. Il Bonaguisa allestì una grande flotta di 35 caravelle e partì avendo come destinazione la Mina d'oro[23]; ma i portoghesi ostacolarono con violenza quelle navigazioni e si fecero promotori di una trattativa diplomatica che definisse le rispettive aree di navigazione in Africa[24]. Riuscirono così a consolidare le loro posi-

---

[21] Per la biografia del Ca' da Mosto e per la descrizione dei suoi viaggi, di cui egli stesso ci ha lasciato ampia relazione, cfr. *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Ca' da Mosto*, a cura di R. Caddeo, Milano 1928.

[22] Ch. Verlinden, *Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte portugaise sous Henri le Navigateur*, in « Le Moyen Age », n. 4 (1958). Id., *António de Noli e a colonização das ilhas de Cabo Verde*, in « Annali della Facoltà di Lettere », Università di Lisbona, 1963, anche in « Miscellanea storica ligure », III (1963).

[23] Per la spedizione del Bonaguisi e per la politica castigliana in Africa in quest'epoca cfr. A. Rumeu de Armas, *España en el Africa Atlántica*, Madrid 1956-1957, vol. I.

[24] Il 4 settembre 1479 venne stipulato il trattato di Alcaçovas, in base al quale il Portogallo riconobbe alla Castiglia il dominio delle Canarie e delle isole adiacenti a Nord del Capo Bojador, mentre il regno di Spagna si impegnò a non creare impedimenti ai futuri viaggi e ai commerci portoghesi a Sud di tale Capo, inclusa la Guinea con la Costa d'oro e gli arcipelaghi di Madera, Azzorre e Capo Verde.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zioni nel golfo di Guinea, dove costruirono a scopo commerciale e di dominio la fortezza di S. Jorge da Mina (1481-1482), che fu usata anche come base d'appoggio per le flotte impegnate nelle scoperte. Colombo riferì di averla visitata in occasione di un viaggio in Africa, durante il suo soggiorno in Portogallo. Al forte della Mina fu fatto confluire da quel momento in poi l'abbondante oro africano che, in precedenza, arrivava alle coste settentrionali dell'Africa occidentale attraverso le piste carovaniere del Sahara.

* * *

Abbiamo finora parlato in prevalenza dell'apporto dei genovesi nell'apertura delle rotte atlantiche e nell'evoluzione di viaggi di scoperta, ma non va certo dimenticato il ruolo dei veneziani e dei fiorentini che pure avevano iniziato a navigare oltre le Colonne d'Ercole nello scorcio del XIII secolo. È del 1293 la prima notizia di una galea di Fiandra veneziana che, dall'Adriatico, raggiunse Bruges. Ma ancora Venezia non aveva acquisito in quei mari una posizione di rilevo a motivo della forte rivalità con Genova, sua tradizionale nemica, con la quale ebbe uno scontro nel Mare del Nord (1306) per il predominio commerciale in quel settore atlantico. Lo stato veneziano istituì allora un servizio regolare di galee armate, che iniziò a funzionare nella seconda decade del XIV secolo, con destinazione Fiandre e Inghilterra e con scali a Bruges, Londra e Southampton. È da questo momento che i veneziani cominciarono ad instaurare rapporti con il Portogallo, dove ebbero anche una rappresentanza consolare[25].

Il 26 giugno 1392 il re João I concesse ai mercanti della Serenissima una *carta de segurança*, con particolari esenzioni doganali, al fine di invogliarli a fare scalo nel porto di Lisbona con le proprie galee per vendere anche in terra lusitana i loro preziosi carichi esotici. Diversi episodi attestano i buoni rapporti instauratisi tra Venezia e il Portogallo; un caso significatico fu quello occorso nel 1485, quando furono catturate a Capo San Vincenzo dai corsari francesi le quattro galee di Fiandra, mentre i loro capitani, derubati e maltrattati, furono rilasciati a Cascais. L'episodio, riportato dalle cronache portoghesi e veneziane con dovizia di particolari, suscitò molto scalpore, tanto da de-

---

[25] L. D'Arienzo, *La presenza veneziana in Portogallo all'epoca di Cristoforo Colombo*, in Atti del Convegno *L'impatto della scoperta dell'America nella cultura veneziana*, Roma 1990, pp. 57-71.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

terminare un intervento diretto del re che fece andare al suo cospetto i naufraghi, li rifornì di abiti a cavalcature e riscattò le loro galee, senza però riuscire a recuperare le merci. Grande fu la riconoscenza dimostrata dalla Serenissima che inviò alla Corte portoghese una solenne ambasciata con ricchi doni per ringraziare dell'aiuto fornito.

Anche i fiorentini varcarono lo Stretto di Gibilterra nella stessa epoca dei veneziani e, in modo analogo, avviarono i primi contatti commerciali con il regno lusitano. È del 1338 la concessione alla compagnia dei Bardi di un salvacondotto per poter commerciare liberamente in Portogallo; ma i rapporti si fecero più stretti nel corso del XV secolo, quando i documenti ci parlano esplicitamente degli scali delle galee fiorentine a Lisbona al rientro dalle Fiandre. In quest'epoca si intensificarono i viaggi di scoperta portoghesi, ai quali, come abbiamo già avuto modo di dire, anche i toscani parteciparono attivamente[26].

A Lisbona viveva una colonia fiorentina assai intraprendente che, nella seconda metà del Quattrocento, proprio all'epoca in cui Colombo risiedette in Portogallo, aveva raggiunto un potere economico di grande rilievo[27]. Il mercante che maggiormente si distinse e che vogliamo ricordare come caso emblematico fu il fiorentino Bartolomeo di Domenico Marchionni il quale, raggiunta la terra lusitana intorno al 1468 come agente dei mercanti Cambini, la cui azienda principale operava a Firenze, in breve tempo accumulò una ricchezza straordinaria. La Corte gli aveva concesso la naturalizzazione ed insieme la possibilità di svolgere commerci sui generi proibiti quali l'oro, l'argento, gli schiavi. I principali articoli nei quali agiva la sua azienda erano i cuoi d'Irlanda, la grana di Sintra, la seta spagnola e lo zucchero di Madera, isola nella quale il Marchionni aveva avviato grandi piantagioni in società con il fiorentino Geronimo Sernigi. Bartolomeo era impegnato anche nel settore delle assicurazioni e degli affari cambiari, ma svolgeva soprattutto la tratta degli schiavi.

Egli riuscì, con navi di sua proprietà oppure prese a nolo, a creare una rete continua di collegamenti fra le località site lungo la linea Fiandre-Inghilterra-Irlanda-Madera-Canarie-penisola iberica e il Mediterraneo. Gra-

---

[26] Sulle galee fiorentine e sulle rotte verso l'Inghilterra e le Fiandre cfr. M.E. MALLETT, *The florentine galleys in the fifteenth Century*, Oxford 1967.

[27] G. CANESTRINI, *Intorno alle relazioni commerciali dei fiorentini coi portoghesi avanti e dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza*, in « Archivio Storico Italiano », appendice 13 (1846), p. 99; P. PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana* cit.; C. DE PASSOS, *Relações históricas luso-italianas*, separata dos « Anais », II serie, 7, Academía Portuguesa da História, Lisboa 1956, pp. 143-240.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zie alla sua azione si consolidò il commercio con le isole e vi fu un grande sviluppo delle loro produzioni, specie quelle dello zucchero e dei coloranti. Il Marchionni istituì linee dirette tra Madera e Bruges, Madera e l'Irlanda, Madera e Pisa, senza che le navi toccassero necessariamente Lisbona, anche se la capitale portoghese fu il centro operativo di quei traffici[28].

La storiografia portoghese indica il Marchionni come uno dei possibili finanziatori dei più importanti viaggi di scoperta, come quelli di Cabral, Vespucci e Vasco da Gama. Navi di sua proprietà, comandate da suoi parenti e fattori, fecero spesso parte dei convogli diretti verso le Indie, come ci informa anche il celebre *Livro das armadas* custodito nella Biblioteca della *Academía das Ciências de Lisboa*[29].

Il geografo Jaime Cortesão dice di lui che fu il principale organizzatore, sotto l'aspetto commerciale e bancario, dei traffici mercantili portoghesi verso le Indie e che, insieme ai soci fiorentini, avrebbe sopperito continuamente all'impreparazione dei portoghesi nel commercio su vasta scala, incluso quello delle spezie[30].

Fondamentale fu dunque l'apporto italiano nell'apertura e nel consolidamento delle rotte atlantiche; molteplici furono le componenti economiche, culturali e politiche che intervennero, ma alla base di tutto ci fu il coraggio, l'intuito e la genialità marinara di uomini tenaci e intraprendenti, come lo fu Cristoforo Colombo, che contribuirono con il loro ardimento a far nascere l'Era Moderna.

---

[28] F. Melis, *Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV secolo*, in *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Köln-Wien 1970, pp. 55-73; V. Rau, *Portugal e o Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa 1973; Id., *Notes sur la traite portugaise à la fin du XVe siècle et le florentin Bartolomeo di Domenico Marchionni*, in *Miscellanea Charles Verlinden*, in « Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome », XLIV (1974), pp. 535-543; L. D'Arienzo, *Mercanti italiani fra Siviglia e Lisbona nel Quattrocento*, in atti del II Convegno su *La presenza italiana in Andalusia nel Basso Medioevo*, Bologna 1986, pp. 35-49; Id., *La società Marchionni-Berardi tra Portogallo e Spagna nell'età di Cristoforo Colombo*, in Atti « 2as Jornadas luso-espanholas de História Medieval », Porto 1990, pp. 1-19 estratto.

[29] Al f. 3 di questo celebre manoscritto si trovano le miniature delle quattro imbarcazioni che fecero parte del convoglio di João da Nova, che salpò per l'India il 5 marzo 1501. Per ciascuna nave è indicato il capitano; uno di questi è « Fernão Vinet florentim ». Attraverso la *Crónica do felicíssimo rei D. Manuel* (parte I, cap. 63) di Damião de Góis sappiamo che il Vinet effettuò quel viaggio come fattore del Marchionni: « Fernão Vinet, de naçam florentim, criado de Bartholomeu Marchionni, senhorio da caravella ». Cfr. la *Crónica* nella Nova edição conforme a primeira de 1566, Coimbra; por ordem da Universidade 1954.

[30] J. Cortesão, *Os descobrimentos portugueses*, III, Lisboa 1981, terza ediz., p. 860.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

CARLO MACCAGNI

DAL MEDITERRANEO ALL'ATLANTICO: SCIENZE NAUTICHE E STRUMENTI

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Dopo discorsi di ampio respiro e di grande autorevolezza devo dire che in qualche modo mi sento un po' imbarazzato di scendere, proprio alla fine, a considerazioni minute – e anche un po' noiose e inconsuete – su particolari tecnici.

Il mio intervento, infatti, è soprattutto inteso a tentare di riportare nel contesto che mi è più congeniale della storia delle scienze e delle tecniche una serie di elementi legati alle navigazioni e alle grandi scoperte tra Quattrocento e Cinquecento, collegandoli funzionalmente fra di loro e a quanto si sapeva in campo scientifico. Vorrei insomma rivedere quegli elementi scientifico-tecnici come un capitolo di storia delle scienze e delle tecniche, sembrandomi che anche in tale contesto quanto connesso alle necessità della navigazione abbia una parte non secondaria.

Inoltre, mi sembra opportuno questo passaggio dalla storia delle scoperte a quella delle scienze e delle tecniche, perché il criterio di un esito felice – che è talvolta seguito nella prima – non mi pare sia sufficiente a far valutare come corretto il procedimento secondo il quale si è pervenuti a un risultato positivo, e nemmeno a far attribuire assoluta fede alla testimonianza che lo espone. D'altronde gli estensori dei nostri documenti appartengono a tipologie molto varie: c'è chi ha esperienze dirette e conoscenze specifiche e parla di sé, secondo il sapere del tempo; chi vede e descrive dal di fuori, senza molto capire; chi riferisce dopo aver *interpretato* l'informazione ricevuta, arrivando ad esiti diversi se la sua preparazione è quella del tecnico empirico o quella del teorico, e si possono aggiungere vari altri casi.

Il conoscere geneticamente – cioè con quali mezzi e come si è compiuta un'operazione, come si è ottenuto un risultato (e per quanto mi riguarda, personalmente, quali strumenti si impiegavano, quali l'accuratezza di costruzione, l'affidabilità, la precisione e la finezza dei risultati ottenibili da essi nell'uso, quali le potenzialità, quali le linee di evoluzione poste in essere dalle scienze oppure dalle necessità di impiego, come e da parte di chi ci sia stata tramandata una notizia o un'informazione) –, tutto questo reputo sia il metodo migliore per riuscire a capire veramente come stavano le cose, in grado di for-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

nirci elementi importanti per distinguere almeno tra il prodotto dell'errore e quello dell'ineluttabile condizionamento del quadro culturale generale di riferimento oppure dell'immaginazione oppure della fantasia oppure dell'interpretazione simbolica oppure del discorso analogico: altrimenti – come si dice – tutti i gatti sono bigi. A queste osservazioni che riguardano le fonti, debbo aggiungere altre considerazioni sulla storiografia relativa, che non di rado risulta condizionata da differenti fattori, come la ristrettezza della prospettiva, oppure le difficoltà di comprendere la documentazione specialistica o di spaziare su settori molto eterogenei, per non dire di una certa passione patria, tutt'ora presente, sovente tesa alla rivendicazione di primati nazionalistici.

In sostanza, i fatti essenziali, elencandoli un po' alla rinfusa, mi pare debbano essere:

– la trasformazione delle tecniche empiriche tradizionali di navigazione in procedure scientifiche astronomico-matematiche, o almeno la chiara esigenza che questo avvenga, in risposta alla constatazione che l'arte nautica usuale non è in grado di risolvere i problemi posti dalle nuove rotte;

– il conseguente adeguamento delle conoscenze e della strumentazione astronomico-matematiche tradizionali alle nuove esigenze;

– l'affinamento di strumenti e procedure alla ricerca di una precisione maggiore e più affidabile;

– la divulgazione e la volgarizzazione di conoscenze tecnico-scientifiche;

– la riproposta della cartografia matematica di derivazione tolemaica in luogo della cartografia empirica;

– gli adeguamenti della cartografia matematica alle esigenze della navigazione, se pure con vari ritardi, tentennamenti, incomprensioni e sopravvivenze del passato tanto in ragione dell'utilità delle vecchie tipologie che per la forza della tradizione;

– la trasformazione della cartografia in generale da sussidio informativo secondario a documento essenziale di conoscenza;

– l'approfondimento della conoscenza di taluni fenomeni naturali (come il magnetismo terrestre e le maree).

Di tutto questo lungo elenco, toccherò soprattutto l'argomento delle conoscenze astronomiche e dell'impiego delle medesime nella navigazione, degli strumenti e dell'uso degli stessi. Al riguardo, per gli strumenti – ma anche per le carte –, vorrei ribadire la necessità di una valutazione critica preliminare degli esemplari superstiti; purtroppo l'aspetto di molti di essi indica chiaramente che non erano strumenti d'uso: troppo ricchi, troppo decorati, con troppe aggiunte che vanno a scapito della funzionalità. La bellezza dello stru-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mento vero, apprezzata da chi effettivamente l'adopera, è l'estrema purezza che deriva dalla più rigorosa funzionalità.

* * *

Riprendendo il tema del Convegno, per entrare in argomento parto appunto da Ulisse, citando Omero, da cui (*Od.* V, 268-277) traggo una delle più antiche testimonianze di navigazione guidata dall'osservazione delle stelle, dove la direzione è mantenuta osservando semplicemente la posizione delle costellazioni come punti di riferimento: non si tratta quindi di navigazione astronomica, della quale si può propriamente parlare solo quando da bordo si effettuano almeno delle misure di posizione dei corpi celesti.

οὖρον δὲ προέηκεν ἀπήμονά τε λιαρόν τε.
γηθόσυνος δ' οὔρῳ πέτασ' ἱστία δῖος Ὀδυσσεύς.
αὐτὰρ ὁ πηδαλίῳ ἰθύνετο τεχνηέντως
ἥμενος· οὐδέ οἱ ὕπνος ἐπὶ βλεφάροισιν ἔπιπτε
Πληϊάδας τ' ἐσορῶντι καὶ ὀψὲ δύοντα Βοώτην
Ἄρκτον θ', ἣν καὶ ἄμαξαν ἐπίκλησιν καλέουσιν,
ἥ τ' αὐτοῦ στρέφεται καί τ' Ὠρίωνα δοκεύει,
οἴη δ' ἄμμορός ἐστι λοετρῶν Ὠκεανοῖο·
τὴν γὰρ δή μιν ἄνωγε Καλυψώ, δῖα θεάων,
ποντοπορευέμεναι ἐπ' ἀριστερὰ χειρὸς ἔχοντα.

Calipso, che vive « nell'isola circondata dalle acque dove c'è l'ombelico del mare » (*Od.* 1, 50), ha finalmente permesso a Ulisse di partire per la terra dei Feaci; gli ha inviato un vento favorevole ed egli naviga come gli è stato ordinato, guardando le Pleiadi e Boote – che, almeno fino a quando sono entrambe sopra l'orizzonte, rimangono verso destra le prime e verso sinistra la seconda –, e mantenendo costantemente sulla sinistra l'Orsa Maggiore che non tramonta mai: è così indicata una rotta sui 45°.

Al riguardo si può notare che si tratta di un « peleggio » o di una « corsa », ossia di una navigazione in mare aperto e non sotto costa o per « starea »; che la direzione è individuata dalla posizione delle stelle – il ricorso ai venti subentrerà più tardi –, e non si accenna alla distanza in tempi di percorrenza, anche se nei versi successivi è detto che al diciottesimo giorno Ulisse giunge in vista dell'approdo: ma tutti i viaggi di Ulisse sono di nove o di diciotto giorni. Inoltre, sono date alcune indicazioni astronomiche: essere l'Or-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sa Maggiore la sola costellazione circumpolare tra le altre citate e approssimativamente opposta al cacciatore Orione, che essa tiene d'occhio.

Le caratteristiche della navigazione così come sono esposte nell'Odissea, non dovettero subire sostanziali mutamenti fino all'introduzione dell'ago magnetico e poi della bussola nautica munita di rosa dei venti da impiegarsi insieme alla carta e al portolano, vale a dire fino al XIII secolo.

Conviene fare qualche precisazione sulla strumentazione appena ricordata, almeno su portolani e carte: anzitutto per distinguerli con chiarezza. I primi, documentati anche per l'antichità, sono testi esclusivamente scritti, che elencano sistematicamente notizie sui vari tratti delle possibili rotte: luoghi di partenza e di destinazione, distanze in miglia o anche in tempi medi di percorrenza, direzione della rotta espressa secondo i venti – per cui si presuppone debbano essere usati insieme alla bussola –, elementi geomorfologici caratteristici delle coste come golfi e foci di corsi d'acqua, luoghi pericolosi come scogli o secche, punti eminenti caratteristici e facilmente individuabili dal mare, utili per l'orientamento, come isole, capi, montagne, edifici, ed eventualmente approdi utili per rifornirsi di acqua e di viveri; con l'andar del tempo le informazioni si fanno più ricche e particolareggiate. Le carte nautiche, che non sembra siano anteriori al XIII secolo, recano il disegno delle coste, così sviluppato nel delinearne i particolari geomorfologici da rappresentarli sovente fuori scala, e ricco di toponimi ad esse relativi, ma di norma senza alcuna indicazione circa le terre interne tanto da omettere anche ogni informazione sulla condizione politica dei vari paesi, compresa l'appartenenza ai Cristiani o agli Infedeli; riportano la scala e i tracciati di direzione che irraggiano da più rose dei venti secondo la divisione della bussola in quarte o in ottave di vento, equivalenti a 11° 15'; non hanno, ovviamente, il reticolo di latitudine e longitudine che sarà introdotto solo nel 1569 con la carta « ad usum navigantium » di Mercatore; si usavano insieme alla bussola. La più antica carta nota – la così detta « Carta Pisana », risalente all'incirca al 1275 –, è già un esemplare compiuto in tutte le sue parti, così che non se ne può desumere alcuna indicazione né sui procedimenti attraverso i quali le carte furono costruite, né circa le fasi evolutive attraverso le quali le medesime si sono perfezionate: l'ipotesi forse più accettabile è quella che le considera come una trasposizione in forma di grafico delle notizie contenute nei portolani. Comunque, è senz'altro un errore, insostenibile anche se diffuso, il ritenere che le carte nautiche siano state costruite impiegando la bussola: un rilevamento con tale strumento comporta infatti il ricorso alle coordinate polari di direzione e di distanza nonché la conoscenza del punto d'origine delle coordinate stesse, cioè della precisa posi-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

zione del centro della bussola: ma nei tempi considerati questo dato, che è in sostanza il punto nave, non poteva ottenersi durante la navigazione.

Successivamente l'adozione della strumentazione ricordata, stando a quanto emerge dai documenti che sopravvivono, avrebbe dovuto portare quasi ad ignorare l'astronomia nella navigazione, specie in un mare a regime di venti costanti come il Mediterraneo. Tale conclusione non può tuttavia essere facilmente accettata per varie ragioni, benché abbiano un innegabile peso dubbi già da tempo sollevati circa l'effettiva destinazione di portolani e carte – almeno di quelli conservati –, anche in relazione al livello di alfabetizzazione dei piloti; per non dire del reiterarsi di norme che imponevano di avere carte e bussole a bordo, segno che tale pratica non doveva essere generalmente seguita. In realtà, l'antico modo di navigazione dovette, almeno per inerzia, continuare ancora per un lungo periodo, così che la vecchia e la nuova pratica furono coesistenti e complementari; inoltre, accanto ai peleggi permaneva la navigazione diurna a vista lungo le coste.

Comunque, agli inizi del Quattrocento, la nuova strumentazione ha permesso di navigare anche nella cattiva stagione e, in unione all'orologio a polvere, di rilevare gli scostamenti dalla rotta voluta e di apportarvi le necessarie correzioni. Ciò fu possibile grazie al « marteloio »: un grafico corredato di tavole numeriche, per la prima volta citato in un inventario genovese del 1390[1] e documentato nell'atlante nautico di Andrea Bianco del 1436[2], dove lo strumento è presentato nel modo seguente:

> Questo si xe lo amaistramento de navegar per la raxon de marteloio, como apar per questo tondo e quadro e per la toleta, per la qual podemo saver chose chomo xe la toleta a mente e saver andare per ogna parte del mondo senca mexura e senca sesto, chonçosia che alguna persona che vorà far questa raxon eli à luogo a saver ben moltiplichar e ben partir. Amaistramento del mar si è per saver ben navegar e si se vuol saver la suma de marteloio per questo muodo quanto se avanca per una quarta di vento e quanto se alarga, chosì per una quarta e per do e per tre e per quatro; e se algun te domandase, per queste

---

[1] C. Desimoni, *Elenco di carte ed atlanti nautici di autore genovese oppure in Genova fatti o conservati*, in « Giornale ligustico », 2 (1875), pp. 41-71, in particolare p. 47: « Nell'Archivio Notarile di Oberto Foglietta, al 12 Gennaio 1390, è notato: nell'inventario de' beni della madre di Battista de Jacopo un *Martelogium... item carta una pro navigando* ».

[2] Venezia, Biblioteca Nazionale Marciana, cod. It. Z. 76 (coll. 4783), f. 2 *v.*: alcune parti dello scritto sono evanescenti. L'atlante è firmato e datato: *Andreas Biancho de Veneciis me fecit MCCCCXXXVI*; i ff. 2 *v.*-3 *r.* sono riprodotti in *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*, Roma 1992, pp. 596-597.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

sume se pol far tute raxon de navegar, conçosia che nui non podemo saver la raxon chosì a ponto, ma nui se achosteremo ben a la vertade. Anchora te volo mostrar per cotal muodo: foxe una nave que vol andar per ponente e non de puol andar e si va quarta una de soto inver el garbin mia cento e alargase mia vinti dal ponente e avanca nonanta oto, e per do quarte se alarga mia trenta oto e avanca mia nonanta do, per tre quarte se alarga mia cinquanta cinque e avanca mia otanta tre, per quatro quarte se alarga mia setanta un e avanca mia setanta un, per cinque quarte alargo mia otanta tre e avanco mia cinquanta cinque, per sie quarte se alarga mia nonanta do e avanco mia trenta oto, per sete quarte alargo mia nonanta oto e avanco mia vinti, per oto quarte se alargo mia cento e vanco mia nesun, imperò xe lo retorno, lo qual xe schrito in la toleta de marteloio, chomo apar per le suo chaxelle a le ssuo righe.

Il disegno è in sostanza un abaco che permette di visualizzare lo scostamento in direzione e distanza dalla rotta prescelta dovuto a venti o a correnti avverse, e di stimarne l'entità utilizzando un compasso e le scale delle miglia presenti nella figura. Il grafico riproduce l'impianto circolare della rosa dei venti con all'interno una griglia a maglie quadrate; a partire dall'angolo superiore sinistro di quest'ultima, dove è la scala, si irraggia sulla griglia stessa il tracciato di due « venti » divisi in ottave.
Tre tavole, scritte sotto la figura e riassunte nella tabellina in alto a destra, accompagnano il grafico:

Per una quarta de vento

alargo mia	20 e	avanco	98
per 2 quarte	38	avanco	92
per 3 quarte	55	avanco	83
per 4 quarte	71	avanco	71
per 5 quarte	83	avanco	55
per 6 quarte	92	avanco	38
per 7 quarte	98	avanco	20
per 8 quarte	100	avanco	000

Per 1 quarta

sie de retorno	51	avanco	50
per 2 quarte sie	26	avanco	24
per 3 quarte sie	18	avanco	15
per 4 quarte sie	14	avanco	10
per 5 quarte sie	12	avanco	6 1/2
per 6 quarte sie	11	avanco	4
per 7 quarte sie	10 1/5	avanco	5 1/10
per 8 quarte sie	000	avanco	000

Per dexena de marteloio

per una quarta de vento

me alargo mia	2	avanco	9 4/5
per 2 quarte sie	3 4/5	avanco	9 1/13
per 3 quarte sie	5 1/2	avanco	8 3/10
per 4 quarte sie	7 1/10	avanco	7 1/10
per 5 quarte sie	8 3/10	avanco	5 1/2
per 6 quarte sie	9 1/5	avanco	3 4/5
per 7 quarte sie	9 4/5	avanco	2
per 8 quarte sie	10	avanco	000

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

La prima tavola, per un percorso di 100 miglia mantenuto costante e in funzione dello scostamento (per scarroccio, deriva, bordeggio) dalla rotta prefissata espresso in quarte di vento (*per una quarta di vento, per 2 quarte, ... per 13 quarte*), indica in miglia di quanto la rotta vera, ossia il percorso effettuato, si è scostata (*alargo*) dalla rotta, e di quante miglia si sia effettivamente avanzato (*avanco*, in altri testi anche *avanço* e *avanzo*) verso la direzione voluta. La seconda - dove l'*avanco* di 7 quarte dovrebbe essere 2, anziché 5 1/10 - fornisce, in relazione a ciascun *alargo* elencato nella tabella precedente, la correzione per riportarsi in rotta con l'indicazione in miglia della distanza da percorrere (*de retorno*) e l'effettivo avanzamento verso la direzione voluta (*avanco*). La terza è semplicemente l'adeguamento della prima a un percorso ridotto a 10 miglia. Le tre tavole sono costruite operando su due triangoli rettangoli (Fig. 1) che hanno in comune il cateto corrispondente all'*alargo*: per la prima

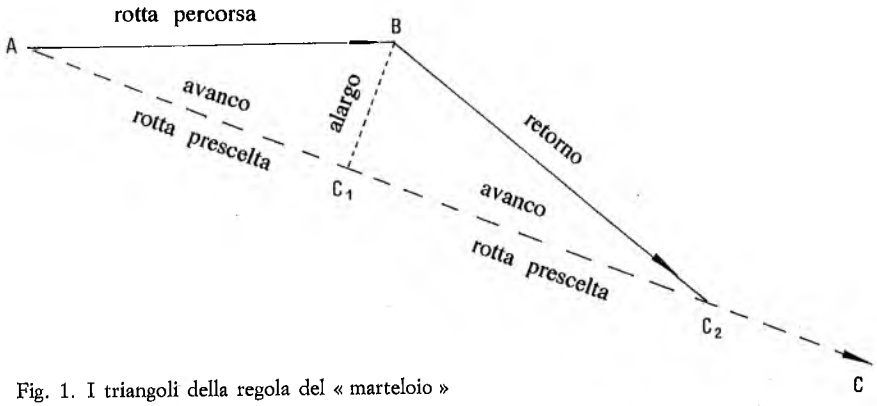


Fig. 1. I triangoli della regola del « marteloio »

e per la terza l'altro cateto è l'*avanco*, mentre l'ipotenusa è il percorso effettivamente compiuto; per l'altra il secondo cateto è ancora l'*avanco*, posto sul prolungamento dell'*avanco* precedente, mentre l'ipotenusa è il *retorno*. Le tavole sono redatte conformemente ai valori numerici delle funzioni trigonometriche seno e coseno (rispettivamente per l'*alargo* e l'*avanco* della prima e della terza), cosecante e cotangente (per il *retorno* e per l'*avanco* della seconda) delle relative quarte di vento (di 11° 15', 22° 30', 33° 45', ... 90°), ai quali i tabulati corrispondono molto bene nonostante gli arrotondamenti e fatto salvo il dato di cui si è indicata la correzione.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Ad evitare equivoci, desidero qui sottolineare che la scomposizione dello scostamento dalla rotta e della rispettiva correzione non ha alcun rapporto con la pratica, più tarda, di rilevare le deviazioni secondo la latitudine e la longitudine, concetti che non hanno alcun significato per la nautica del tempo.

Il marteloio – in qualsiasi modo sia stato composto, impiegando tavole trigonometriche (in merito alle quali si vorrebbe saperne di più, almeno circa la provenienza, nel Trecento se non prima, dei valori della cosecante e della cotangente) oppure ricorrendo a costruzioni grafiche – è evidentemente il lavoro di un buon matematico, il quale, comunque abbia operato, seppe senz'altro riportare alla geometria i problemi pratici della navigazione; mentre da parte di chi lo vuole impiegare si richiede « saver ben moltiplichar e ben partir » – il che significa che non era alla portata di tutti i comandanti e di tutti i piloti –: qui l'abbiamo ricordato perché, fino alla prima metà del Quattrocento e per la marineria del Mediterraneo, rappresenta sicuramente l'unico incontestabile contributo della scienza all'arte della navigazione. I successivi sviluppi, che si avranno nella penisola iberica a partire dall'espansione coloniale portoghese, potranno avere come fondamento iniziale solo queste conoscenze, qui rapidamente ricordate, e troveranno i propri punti di forza più nell'astronomia che nella matematica.

* * *

Per illustrare questa situazione possiamo convenientemente richiamare un brano delle autorevoli *Décadas de Asia* (1522-1563) di João de Barros:

> No tempo que o infante dom Anrique começou o descobrimiento de Guiné, tôda a navegação dos mareantes era ao longo da costa, levando-a sempre por rumo, da qual tinham suas noticias por sinais de que faziam roteiros como ainda ao presente usam em alguma maneira, e para aquele modo de descobrir, isto bastava.
>
> Peró depois que eles quiseram navegar a decoberto, perdendo a vista da costa e engolfando-se no pêgo do mar, conheceram quantos enganos recebiam na estimativa e juizo das singraduras que segundo seu modo em vinte quatro horas davam de caminho ao navio, assim por razão das correntes como doutros segredos que o mar tem, da qual verdade de caminho, a altura é mui certo mostrador. Peró como a necessidade é maestra de tôdas artes, em tempo del-rei dom João o segundo, foi por êle encomendado êste negocio a mestre Rodrigo e a mestre Josepe judeo, ambos seus médicos, e a um Martim de Boémia natural daquelas partes, o qual se gloriava ser discipulo de Joam de Monte Regio, afamado astrónomo entre os professores desta sciência. Os quais acharam esta maneira de navegar por altura do Sol, de que fizeram suas tavoádas para declinação dele, como se agora usa entre os navegantes, já mais apuradamente do que começou (Déc. I, liv. IV, cap. 2, composta intorno al 1539).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Per la marineria portoghese risulta dunque una situazione analoga alla mediterranea, almeno anteriormente alla conquista di Ceuta nel 1415, alla spedizione di Gil Eannes al Capo Bojador nel 1434, che segnò l'avvio delle navigazioni lungo le coste occidentali africane, e alla colonizzazione delle Azzorre promossa dall'infante don Enrico dal 1439; mentre le difficoltà incontrate nei nuovi viaggi furono superate dal ricorso esplicito, per la prima volta scientemente voluto, al sapere astronomico dei dotti: dapprima ad opera del medesimo principe Enrico con la mal nota Accademia di Sagres, il quale comunque fece sicuramente venire da Majorca maestro Giacomo, l'ebreo Jefuda Cresques, « homen mui docto na arte de navegar, que fazia cartas e instrumentos, ... pera ensinar sua sciencia aos officiaes Portuguezes daquelle mester » – come dice sempre il Barros (Déc. I, liv. I, cap. 16) –, e quindi con la meglio documentata Junta dos Mathematicos istituita da Giovanni II, che regnò dal 1481 al 1495.

L'astronomia per il periodo considerato costituiva ormai un patrimonio di sapere comune dell'Occidente latino, particolarmente diffuso anche per lo stretto rapporto vigente nella cultura del tempo tra l'astronomia-astrologia e la medicina. In tal senso è sintomatico il ricorso ai due medici del re, maestro Rodrigo – di cui non si hanno notizie – e maestro José Vizinho – uno degli esaminatori del progetto di Colombo nel 1483, astronomo di una spedizione scientifica in Guinea nel 1485, e traduttore in latino e in volgare dell'*Almanach* di Abraham Zacuto, edito a Leiria probabilmente intorno al 1496 –, oltre che all'astronomo Martin Behaim o, alla latina, Martinus Bohemus (1459-1507)

All'epoca dei primi viaggi portoghesi di esplorazione l'Europa in campo astronomico aveva ormai assimilato il sapere del passato, soprattutto per la mediazione araba che proprio nella penisola iberica aveva trovato una situazione particolarmente favorevole, grazie anche al contributo degli ebrei, tanto per le traduzioni che per la produzione di lavori originali: dalla grande enciclopedia arabo-giudaico-cristiana, i *Libros del saber de astronomía*, e dalle *Tavole*, volute entrambe da Alfonso X *el Sabio*, re di Castiglia dal 1252 al 1284, alle opere di Giovanni Regiomontano (1436-1476), il maggior astronomo del Quattrocento, passando per il ricupero della *Geografia* di Tolomeo, tradotta dal greco in latino da Iacopo d'Angelo intorno al 1406, la maturazione scientifica dell'Occidente è ormai compiuta. Il sapere astronomico dell'ultimo medioevo poco discute dei grandi sistemi del mondo, ma per decine di località redige efemeridi, anche molto estese ed elaborate, sempre indirizzate all'uso astrologico ma di norma costruite su solidi fondamenti astronomici e con ver-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

satile perizia matematica, le quali dalla seconda metà del XV secolo saranno moltiplicate in infinito dalla stampa; innova e perfeziona gli antichi strumenti d'osservazione, di rilevamento e di calcolo e ne inventa di nuovi, mostrando insieme un'inesauribile fantasia, non di rado fine a se stessa, e una sperimentata conoscenza di problemi e di tecniche.

Il ricorso alle conoscenze astronomiche per le navigazioni oceaniche era destinato a innovare profondamente l'arte nautica pure sul piano concettuale, avviando un radicale cambiamento delle tecniche tradizionalmente impiegate: anche l'astronomia, a sua volta, trarrà giovamento dalla necessità di affrontare questioni nuove che esigevano soluzioni concrete. Per la prima volta dovette essere creato un quadro scientifico di riferimento del quale l'elaborazione teorica rimaneva di competenza dei dotti mentre l'applicazione era demandata ai piloti; inoltre, l'arte nautica non era più imparata soltanto a bordo attraverso un lungo apprendistato come era avvenuto per secoli, ma era insegnata in una scuola da un astronomo che poteva anche non avere alcuna esperienza diretta di navigazione, e i marinai per divenire piloti dovranno superare l'esame, anche di teoria, di fronte al Piloto mayor della Casa de contratación. Si può aggiungere che in sede di prima applicazione dei nuovi procedimenti e per viaggi di particolare importanza sarà necessario imbarcare pure astronomi di professione, come il già ricordato Vizinho, e Andrés de San Martin per la circumnavigazione di Magellano: in quest'ultimo caso altri due astronomi, i fratelli Ruy e Francisco Faleiro, erano stati impegnati nella preparazione della spedizione. Infine, altro sintomo del cambiamento è la constatazione che per la prima volta alcuni astronomi sono consultati per ragioni tecniche – e non più in veste di astrologi per tracciare oroscopi –, in relazione a importanti questioni di interesse pubblico, come nell'esame del progetto ricco di implicazioni economico-politiche presentato da Colombo alla corte portoghese nel 1483 e nella definizione della linea di confine tra possedimenti spagnoli e portoghesi fissata dal trattato di Tordesillas del 1494 e nella successiva conferenza di Badajos.

Il passaggio dall'antico al nuovo fu segnato da incomprensioni e da fraintendimenti, dallo scontro tra scienza e sapere di mestiere, tra differenti atteggiamenti mentali – degli uni da sempre interessati a trovare soprattutto pure giustificazioni di carattere teorico e degli altri tesi a risolvere, in condizioni operative difficili e con una strumentazione grossolana, i problemi reali della navigazione –, e sovente tra formulazioni valide in astratto ma di difficile o impossibile attuazione in concreto. Quel ricorso comportò da un lato l'adozione degli strumenti in uso tra gli astronomi, come il quadrante e l'astrolabio, e dall'altro la semplificazione e il volgarizzamento dei testi, soprattutto

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tavole e grafici, insieme all'ideazione di procedimenti speditivi elementari per agevolare anche i non dotti nell'uso dei primi e nell'applicazione dei secondi; l'intento era quello di mettere i piloti in condizione di risolvere i propri problemi, limitandosi ad insegnare loro *come* trovare le soluzioni, senza troppo addentrarsi nei *perché* che delle procedure stesse giustificavano la validità: antico metodo didattico sul quale fino a ieri si fondava la formazione dei tecnici.

* * *

I problemi posti all'attenzione degli astronomi dalle navigazioni in oceani sconosciuti riguardano il riconoscimento delle posizioni delle navi, e la soluzione è trovata per analogia, estendendo ad essi i procedimenti usati in astronomia e nella cartografia matematica di Tolomeo per definire la collocazione di

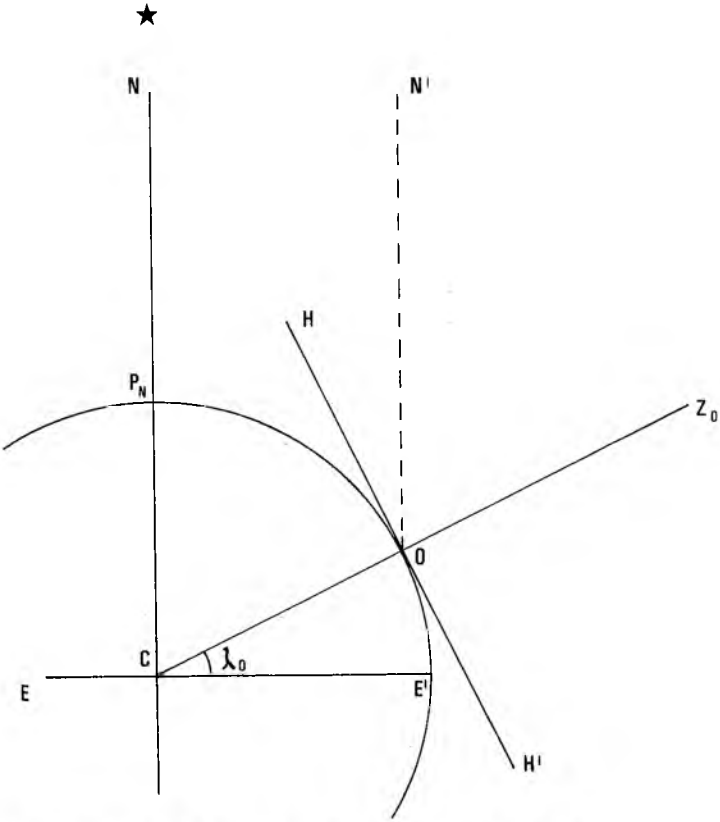


Fig. 2. Determinazione della latitudine con l'altezza della Stella Polare

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

corpi in cielo e di luoghi sulla Terra, vale a dire ricorrendo a determinazioni di latitudine e di longitudine, che così per la prima volta entrano nella nautica. Il problema della latitudine è prevalente già con le spedizioni portoghesi lungo le coste occidentali dell'Africa, quello della longitudine diverrà tale con le successive traversate oceaniche. I procedimenti risolutivi per entrambi sono noti dall'antichità nei loro principi, benché non sempre l'applicazione di essi avesse dato dei buoni risultati, come appare dai dati di latitudine e longitudine di alcune migliaia di località tramandati dalla *Geografia* di Tolomeo.

La latitudine di un luogo è data dalla distanza angolare di esso dall'equatore misurata lungo il meridiano passante per il luogo medesimo, e già si era osservato che geometricamente essa è uguale all'altezza del polo sull'orizzonte del luogo considerato. Infatti (Fig. 2), se O è il luogo, $P_N OE'$ il meridiano,

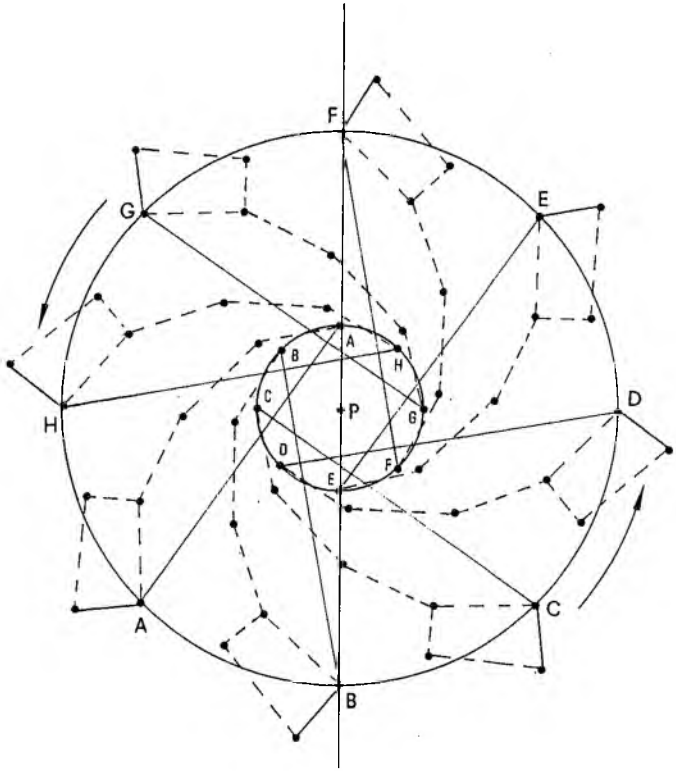


Fig. 3. Posizione della Polare rispetto al polo e corrispondenti posizioni delle guardie

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

EE′ la traccia dell'equatore, C il centro della Terra, CP_NN l'asse celeste che individua la direzione nord, l'angolo $O\hat{C}E'$ è la latitudine λ_O di O; inoltre, se HH′ è la traccia del piano dell'orizzonte di O, Z_O lo zenith del medesimo, e ON′ la direzione parallela a CP_NN, essendo retti gli angoli $H\hat{O}Z_O$ e $P_N\hat{C}E'$ e uguali $N'\hat{O}Z_O$ e $P_N\hat{C}O$, perché corrispondenti rispetto alle parallele NP_NC e N′O, gli angoli $N'\hat{O}H$ e $O\hat{C}E'$ sono uguali in quanto risultano dalla sottrazione dei due angoli uguali $N'\hat{O}Z_O$ e $P_N\hat{C}O$ da due angoli retti.

Il procedimento, molto semplice in teoria, presentò subito alcuni problemi, oltre all'aleatorietà di metterlo in pratica su navi piccole e poco stabili: anzitutto la localizzazione del polo, dal quale la Stella Polare, oggi molto prossima, allora distava 3°25′, descrivendo quindi attorno ad esso una circonferenza di tale ampiezza, che non era certo possibile trascurare, ma era difficile da rilevare direttamente. Il rimedio trovato (Fig. 3) consistette nel collegare otto posizioni della Polare a quelle corrispondenti delle « guardie », Kochab (β UMi, la più luminosa della costellazione) e Fercad (γ UMi), le ultime del carro, più facilmente rilevabili, e nell'adottare come espediente mnemonico

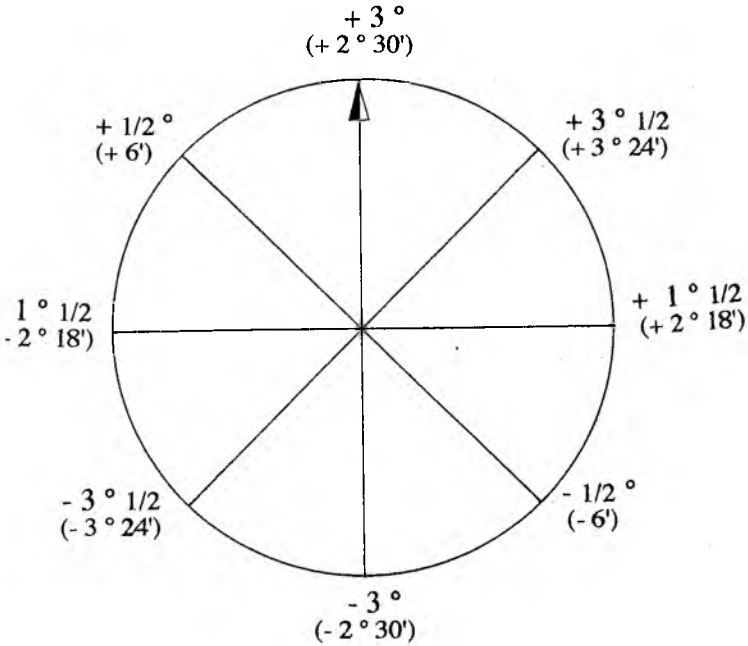


Fig. 4. « Regimento do Norte »

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

l'immagine di una figura umana, posta di fronte, a braccia aperte e piedi uniti, con il capo e i piedi corrispondenti rispettivamente alle culminazioni superiore e inferiore di β e γ, e le braccia alle rimanenti posizioni cardinali, collocando fra mezzo le intermedie; ad ogni posizione erano inoltre assegnati i valori delle correzioni da apportare ai dati d'osservazione e da mandare a memoria: le correzioni, però, benché determinate da astronomi, differiscono da quelle attualmente calcolabili che riportiamo tra parentesi nel relativo grafico schematico (Fig. 4). L'immagine è nota come *Regimento do Norte.*

Inoltre, rilevata l'altezza della Polare (e non del polo) nel porto di partenza per una determinata posizione delle guardie, ed effettuato ai successivi approdi analogo rilevamento con le guardie sempre nella stessa posizione, si otteneva la differenza di latitudine tra i vari luoghi; se invece alla partenza si era operata la correzione, e analogamente si procedeva agli approdi, se ne otteneva, oltre alla differenza, pure la latitudine. Venne anche in uso, per le rotte percorse con più frequenza, di segnare sul quadrante, accanto ai valori corrispondenti della graduazione, il nome delle varie località, provvedendosi così a redigere empiricamente un'elementare tavola di latitudine: l'ope-

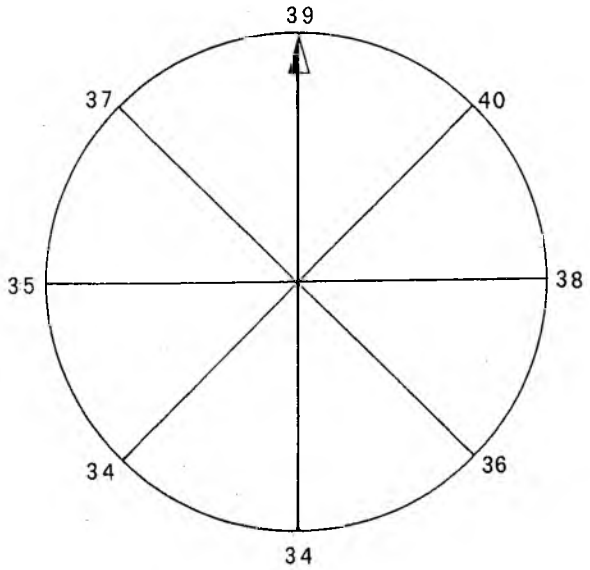
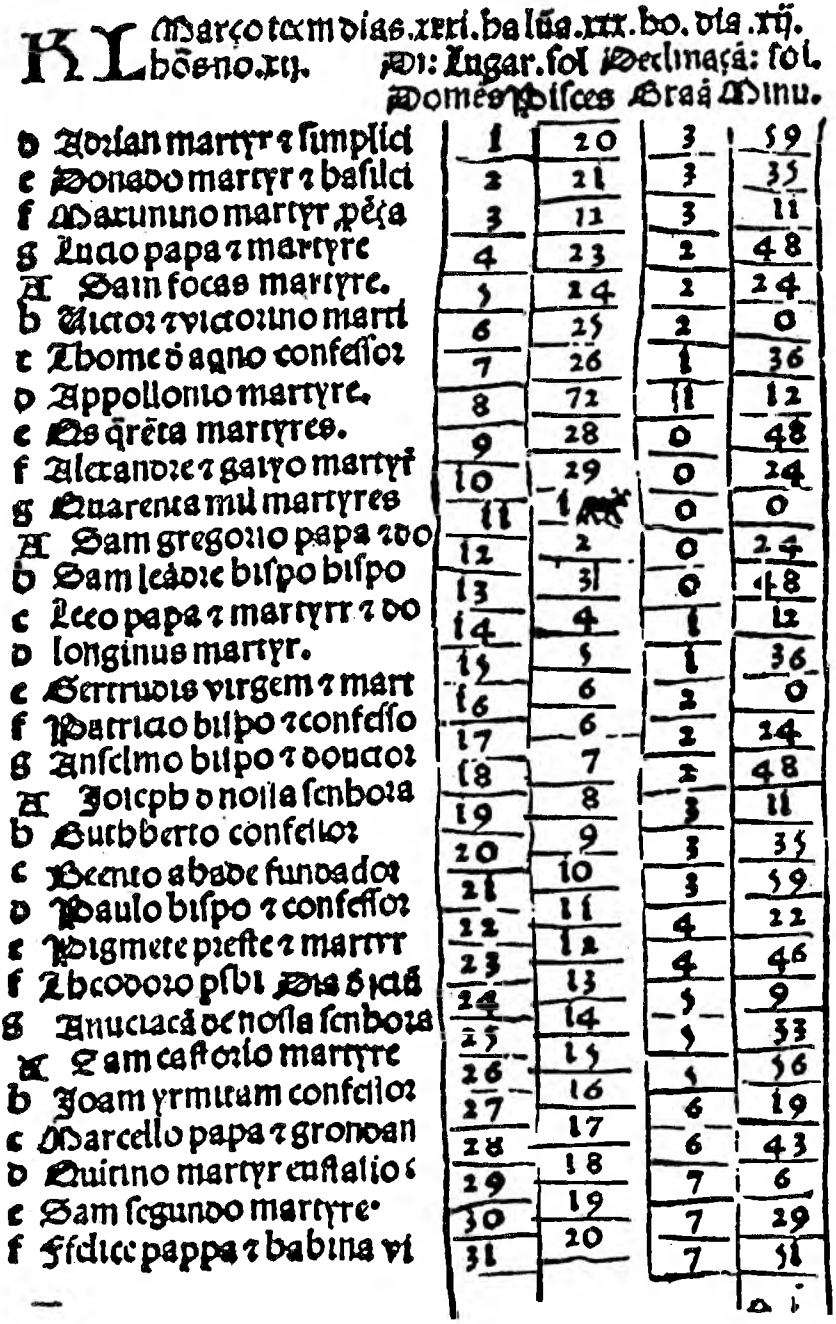


Fig. 5. « Rueda de alturas » per Cadice

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016



KL Março tem dias .xxxi. ha lũa .xxx. ho. dia .xij. hõs no .xij. Di: Lugar. sol Declinaçã: sol.

	Domẽs	Pisces	Graã	Minu.
d Adrian martyr ⁊ simplici	1	20	3	59
e Donado martyr ⁊ basilci	2	21	3	35
f Maximino martyr ꝓẽça	3	12	3	11
g Lucio papa ⁊ martyre	4	23	2	48
A Sam focas martyre.	5	24	2	24
b Victor ⁊ victorino marti	6	25	2	0
c Thome d̃ aqno confessor	7	26	1	36
d Appollonio martyre.	8	72	11	12
e Os q̃rẽta martyres.	9	28	0	48
f Alexandre ⁊ gaiyo martyr	10	29	0	24
g Quarenta mil martyres	11	1	0	0
A Sam gregorio papa ⁊ do	12	2	0	24
b Sam leãdre bispo bispo	13	3	0	48
c Leeo papa ⁊ martyrr ⁊ do	14	4	1	12
d longinus martyr.	15	5	1	36
e Gertrudis virgem ⁊ mart	16	6	2	0
f Patricio bispo ⁊ confesso	17	6	2	24
g Anselmo bispo ⁊ doutor	18	7	2	48
A Joseph d nossa senhora	19	8	3	11
b Guthberto confessor	20	9	3	35
c Beento abade fundador	21	10	3	59
d Paulo bispo ⁊ confessor	22	11	4	22
e Pigmete preste ⁊ martyr	23	12	4	46
f Theodoro psbi Dia d̃ iciã	24	13	5	9
g Anuciacã de nossa senhora	25	14	5	33
A Sam castorio martyre	26	15	5	56
b Joam yrmitam confessor	27	16	6	19
c Marcello papa ⁊ grondan	28	17	6	43
d Quirino martyr eustasio ⁊	29	18	7	6
e Sam segundo martyre.	30	19	7	29
f Ffelice pappa ⁊ babina vi	31	20	7	51

Fig. 6. Pagina di Marzo dell'edizione volgare dell'*Almanach* di Zacuto: la declinazione del Sole in gradi e minuti primi è segnata nelle due ultime colonne

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

razione era possibile perché si impiegavano sovente strumenti di legno rivestiti di pergamena.

Divenendo i viaggi sempre più lunghi, tanto che al ritorno poteva anche accadere che fosse impossibile vedere le guardie nella posizione osservata all'andata, poiché esse l'assumevano di giorno, ad evitare difficoltà furono redatti grafici con i valori di altezza della Polare per le otto posizioni delle guardie stesse (*Rueda de alturas*) (Fig. 5).

Continuando le navigazioni verso sud e superando l'equatore, la Polare si abbassa sempre di più sull'orizzonte fino a scomparire, tanto che non si può più fare ricorso ad essa per la determinazione della latitudine; la soluzione fu trovata ricorrendo all'altezza del Sole sull'orizzonte, la quale però non muta solo allo spostarsi dell'osservatore in latitudine, ma cambia anche quotidiana-

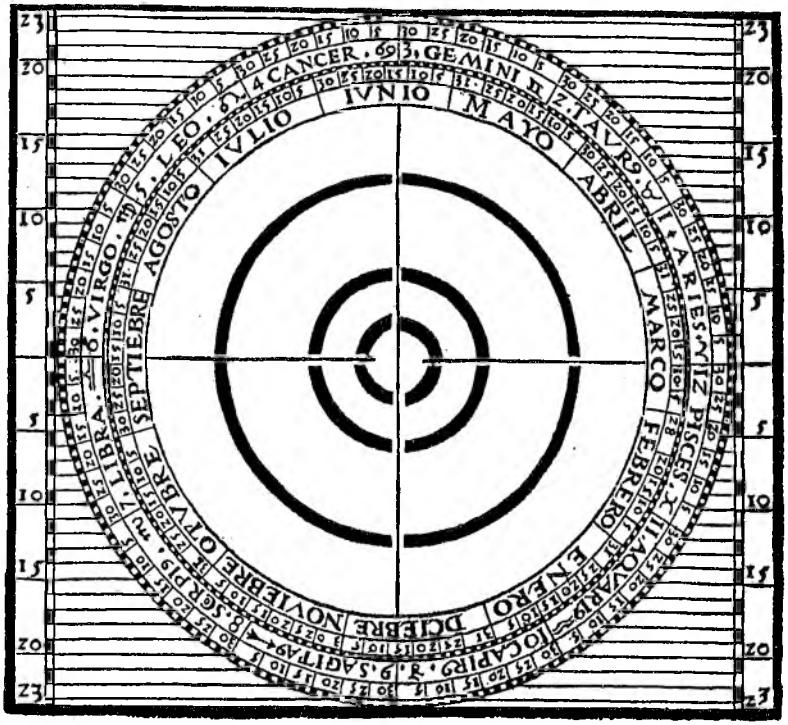


Fig. 7. Grafico per ricavare la declinazione del Sole, segnata nelle colonne laterali in relazione sia al calendario sia allo zodiaco (Martín Cortés Albácar, *Breve compendio de la sphera y de la arte de navegar*, Madrid 1551)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

mente a seconda della declinazione, cioè della posizione di esso sull'eclittica, da 0° agli equinozi a 23°1/2 circa nei solstizi: i valori della declinazione per i vari giorni dell'anno erano usualmente tabulati nelle efemeridi, tra numerosi altri dati astronomici e astrologici, ed erano impiegati per poter collocare il Sole nelle « case ».

Tale procedimento, più complesso del ricorso alla Polare, comportava pertanto il rilevamento dell'altezza del Sole e insieme l'uso delle tavole di declinazione – che per primo Vizinho estrasse dall'*Almanach* di Zacuto, le tradusse in volgare e le pubblicò (Fig. 6), intorno al 1509 e probabilmente anche un decennio prima, in forma essenziale, semplificata, particolarmente idonea all'uso in navigazione da parte dei piloti –, oppure di grafici (Fig. 7) dai quali era possibile ottenere gli stessi dati.

Infatti (Fig. 8), se si considera il punto O sul meridiano $P_N OE'$, la latitudine di esso λ_O, corrisponde all'angolo $O\hat{C}E'$. Intorno agli equinozi,

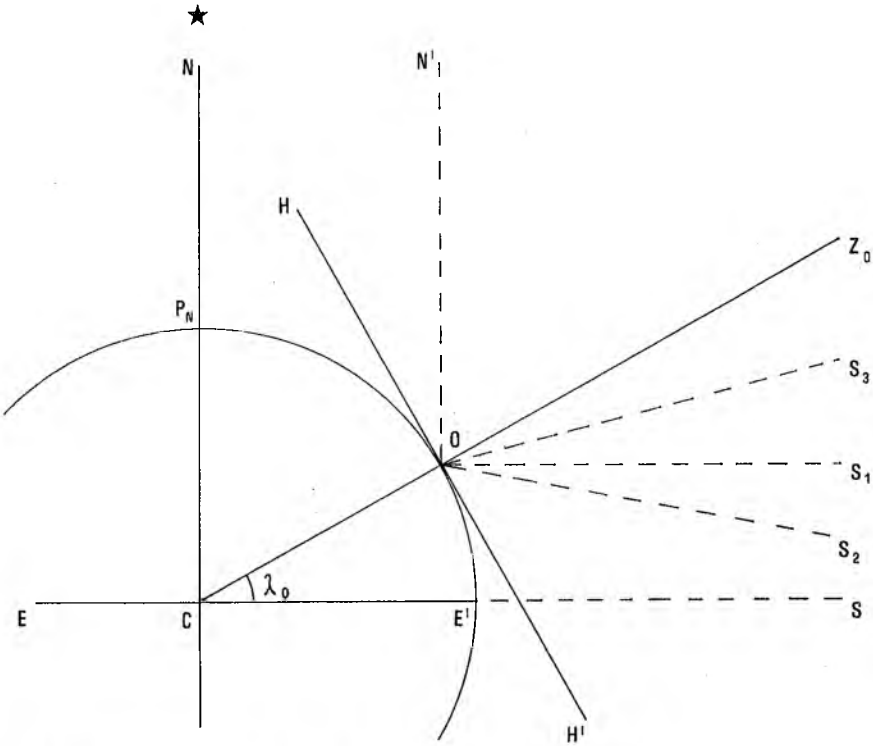


Fig. 8. Determinazione della latitudine tramite l'altezza del Sole meridiano

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

quando il Sole meridiano è perpendicolare all'equatore nella direzione SE', alla quale per il punto O corrisponde la direzione parallela S_1O, la latitudine di O si ottiene misurando l'angolo $H'\hat{O}S_1$, altezza del Sole sull'orizzonte, e sottraendolo da 90°, cioè dall'angolo $H'\hat{O}Z_O$, compreso tra l'orizzonte e la direzione dello zenith: si ottiene così l'angolo $S_1\hat{O}Z_O$, che è uguale a $O\hat{C}E'$, in quanto corrispondenti rispetto alle parallele NP_NC e N'O. Nel solo caso degli equinozi non è necessario il ricorso alle tavole. L'angolo $S_1\hat{O}Z_O$, distanza zenitale del Sole, può anche essere misurato direttamente, purché si disponga di uno strumento con la graduazione rovesciata, vale a dire con 90° all'orizzonte e 0° allo zenith.

Se il Sole non è agli equinozi, occorre sapere preliminarmente dalle *Tavole* il valore della distanza del Sole stesso dall'equatore celeste, ossia la declinazione, riferita al giorno in cui si compie il rilevamento o alla relativa posizione del Sole sullo zodiaco, che corrisponde agli angoli $S_1\hat{O}S_2$ se il Sole è australe (tra l'equinozio d'autunno e quello di primavera), e $S_1\hat{O}S_3$ se boreale (tra l'equinozio di primavera e quello d'autunno); se l'osservatore è nell'emisfero settentrionale, misurata l'altezza del Sole meridiano sull'orizzonte, vale a dire gli angoli $H'\hat{O}S_2$ se il Sole è australe, oppure $H'\hat{O}S_3$ se è boreale, al primo valore si aggiungerà la declinazione australe oppure si sottrarrà quella boreale dal secondo, ottenendo l'angolo $H'\hat{O}S_1$, corrispondente alla posizione del Sole equinoziale, così da riportarsi alla situazione considerata inizialmente e quindi si procederà in modo analogo. Se con il Sole boreale si misura la distanza zenitale $S_3\hat{O}Z_O$, sommando a questa la declinazione boreale $S_1\hat{O}S_3$ si ottiene l'angolo $S_1\hat{O}Z_O$, uguale alla latitudine λ_O; con il Sole australe, se si misura la distanza zenitale $S_2\hat{O}Z_O$, sottraendo da questa la declinazione australe $S_2\hat{O}S_1$, si ottiene il medesimo angolo $S_1\hat{O}Z_OO$, uguale alla latitudinc λ_O. Operando nell'emisfero australe vanno cambiati i segni delle operazioni.

* * *

Questo procedimento – che non sembra sia mai stato usato in precedenza per la determinazione della latitudine – è chiaramente attestato per il 1485 da Cristoforo Colombo: *Rex Portugalie misit in Guinea anno Domini 1485 magister Jhosepius* [Vizinho], *fixicus eius et astrologus, ad compiendum altitudinem Solis in totta Guinea qui omnia adinplevit et renunciavit dito serenissimo regi me presente, quod... in die XI marcij invenit se distare ab equinoxiali gradus V minute* [?] *in insula vocata de los Ydolos que est prope Sierra Lioa, et hoc cum maxima*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

diligencia procuravit[3]. Conviene notare che Vizinho fece il rilevamento l'11 Marzo, data corrispondente all'equinozio secondo il calendario in uso prima della riforma gregoriana, cioè nel caso più semplice, e che era anche stato inviato in prossimità dell'equatore: queste coincidenze fanno pensare che la spedizione alla Guinea fosse una verifica del nuovo procedimento.

La determinazione della latitudine tramite l'altezza del Sole è meno agevole di quella con la Stella Polare, sia per le complicazioni dovute alla necessità di utilizzare le tavole oltre allo strumento, e di fare conti, sia per dover compiere il rilevamento al centro del disco del Sole che abbaglia e ha dimensioni apparenti cospicue rispetto all'immagine puntiforme e pallida della Polare.

Le condizioni operative derivano soprattutto - come si è accennato - dall'instabilità delle imbarcazioni, tanto che per un lungo periodo non sembra si facessero rilevamenti in mare, ma solo a terra e che addirittura si approdasse proprio per ottenere dati più sicuri, come, assieme a numerosi altri testimoni, asserisce il Barros nel racconto della spedizione di Vasco da Gama del 1497:

> E a primeira terra que tomou antes de chegar ao cabo de Bôa Esperança, foí a baia a que óra chamam de Sancta Helena, havendo cinco meses que era partido de Lisboa, onde saíu em terra, por fazer aguáda e assim tomar a altura do Sol. Porque, como do uso do astrolábio para aquele mister da navegação, havia pouco tempo que os mareantes deste reino se aproveitavam, e os navios eram pequenos não confiava muito de a tomar dentro neles por causa do seu arfar. Principalmente com um astrolábio de pau de três pálmos de diametro, o qual armavam em três paus, á maneira de cábrea por melhor segurar a linha solar, mais verificada e distintamente poderem saber a verdadeira altura daquele lugar, posto que levassem outros de latão mais pequenos, tão rusticamente começou esta arte que tanto fruto tem dado ao navegar (Déc. I, liv. IV, cap. 2).

Nel brano citato si parla solo di astrolabi, ma con essi erano di norma usati anche i quadranti, che probabilmente furono i primi strumenti astronomici ad essere impiegati per la navigazione: lo attestano molte testimonianze e risulta pure chiaramente dall'elenco della strumentazione - l'unico, a mia conoscenza, così esauriente e particolareggiato - in dotazione alla flotta di cinque navi capitanata da Magellano per il viaggio di circumnavigazione del globo (1519-1522).

---

[3] *Raccolta di documenti e studi*, pubblicata dalla R. Commissione Colombiana... parte 1, vol. III, *Autografi di Cristoforo Colombo*, a cura di C. De Lollis, Roma 1892, serie B, n. 860.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Quanto ci interessa può desumersi dalla « Relación del coste que tuvo la Armada de Magallanes », in cui alla strumentazione è riservato uno specifico paragrafo:

Cartas de marear y cuadrantes y estrolabios y agujas y relojes que se dió á la Armada.

Sesenta y ocho mil ciento ochenta y dos maravedís, que ponen se ha gastado en las cartas de marear, y cuadrantes que van en la armada, en esta manera:

1.125 maravedís que se dieron á Nuño García para comprar pergaminos para hacer las cartas;

900 por una docena de pieles de pergaminos que se dieron al dicho;

864 maravedís que costaron otra docena de pieles que se dieron al dicho Nuño García;

13.125 maravedís por siete cartas de marear que hizo por la orden de Rui Falero á cinco ducados;

11.250 maravedís que se pagaron á Nuño García de once cartas de marear que hizo por la orden de Fernando Magallanes;

13.500 maravedís por otras seis cartas de marear que hizo hacer Rui Falero con una que envió á S.A.;

1.121 maravedís por seis cuadrantes de madera que hizo Rui Falero;

750 maravedís de un estrolabio de palo que hizo el dicho Rui Falero;

4.500 maravedís que pagó el capitan Magallanes, por un plano esférico que hizo hacer para S.M.;

4.500 maravedís que se pagaron al dicho Magallanes por seis estrolabios de metal con sus pautas;

4.080 que se pagaron al dicho por 15 agujas de marear;

1.875 maravedís que pagó al dicho por 15 cuadrantes de madera abrozuados;

476 maravedís por unos compases dorados con su caja, que envió el dicho con la carta á S.M.;

340 maravedís por una caja de cuero que hizo hacer para que fuese el plano esférico;

612 maravedís por 12 relojes de arena que compró el capitan;

750 maravedís por dos agujas de marear que tiene el dicho capitan;

600 maravedís por seis pares de compases;

750 maravedís que se pagaron á Nuño García por dos agujas de marear;

136 maravedís que se pagó del corregimiento de una aguja de marear que estaba dañada;

884 maravedís que costaron cuatro cajas grandes para cuatro agujas que hizo hacer Rui Falero;

6.094 maravedís por 16 agujas de marear y 6 relojes que envió Bernaldino del Castillo de Cádiz;

que asi monta todo lo dicho, segun mas largamente parescerá asentado en el libro de la dicha Armada ..... 68.182[4].

---

[4] M. Fernandez De Navarrete, *Collecion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, t. IV, Madrid 1837, Documento XVII, pp. 162-182, in particolare pp. 179-180.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Notato che la somma è errata di 50 maravedís in meno, 68.182 anziché 69.232, e che la spesa totale della spedizione fu di 8.751.125 maravedís, dall'elenco – che meriterebbe più minuzioso commento –, si deduce che la dotazione di strumenti per le cinque navi comprendeva – oltre a 36 aghi magnetici da bussola, ad almeno 24 carte (ma dovevano essere certamente di più se si tien conto anche delle pelli comprate « para hacer las cartas »), a 18 orologi a polvere e a 6 paia di compassi –, 21 quadranti di legno, 6 astrolabi metallici piccoli e un grande astrolabio, anch'esso di legno, da usare in postazione fissa a terra, analogo a quello utilizzato nella spedizione di Vasco da Gama. Dal prezzo degli astrolabi in metallo, abbastanza basso, si ricava che dovevano essere del tipo marittimo, molto semplificato rispetto all'astrolabio piano tradizionale.

* * *

Il quadrante (Fig. 9) è uno strumento relativamente semplice per la misura di angoli di altezza sull'orizzonte, costituito da un quadrante di circonfe-

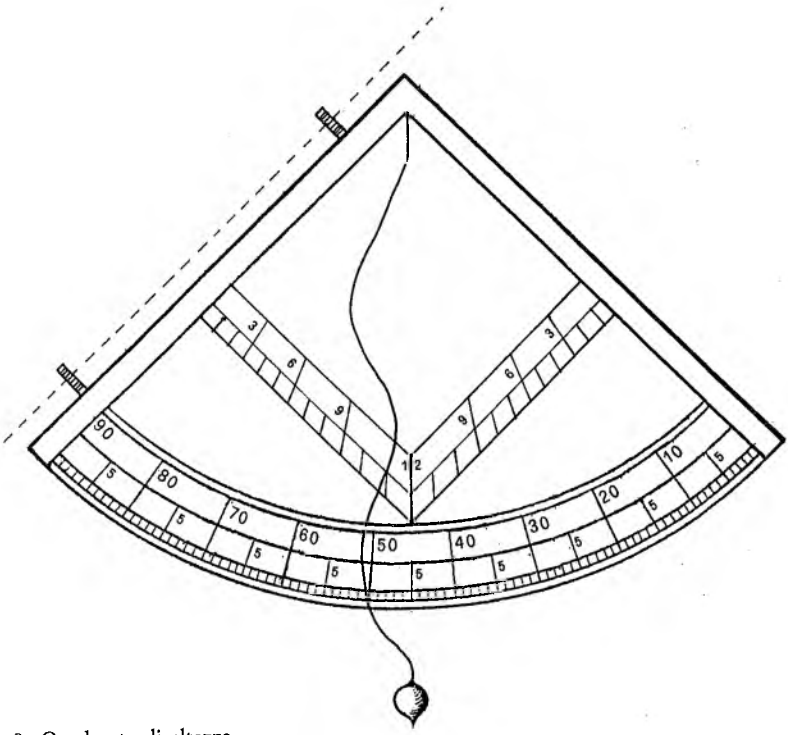


Fig. 9. Quadrante di altezze

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

renza con la graduazione da 0° a 90° sul lato curvo, due traguardi sul lato retto o raggio, dalla parte dove termina la graduazione, e da un filo a piombo pendente dal vertice: tenendo lo strumento nel piano verticale e mirando a un oggetto, il filo a piombo, disponendosi a perpendicolo per gravità, ne segna l'altezza sul lembo graduato. Tale tipo essenziale (quadrante di altezze) ebbe numerosi perfezionamenti: in particolare (Fig. 10), con l'aggiunta di una tavola zodiacale, sulla quale si regolava la posizione di una perlina scorrevole sul filo del piombo, e di appositi tracciati, permetteva di conoscere l'ora desumendola dall'altezza del Sole sull'orizzonte (quadrante orario). I meno

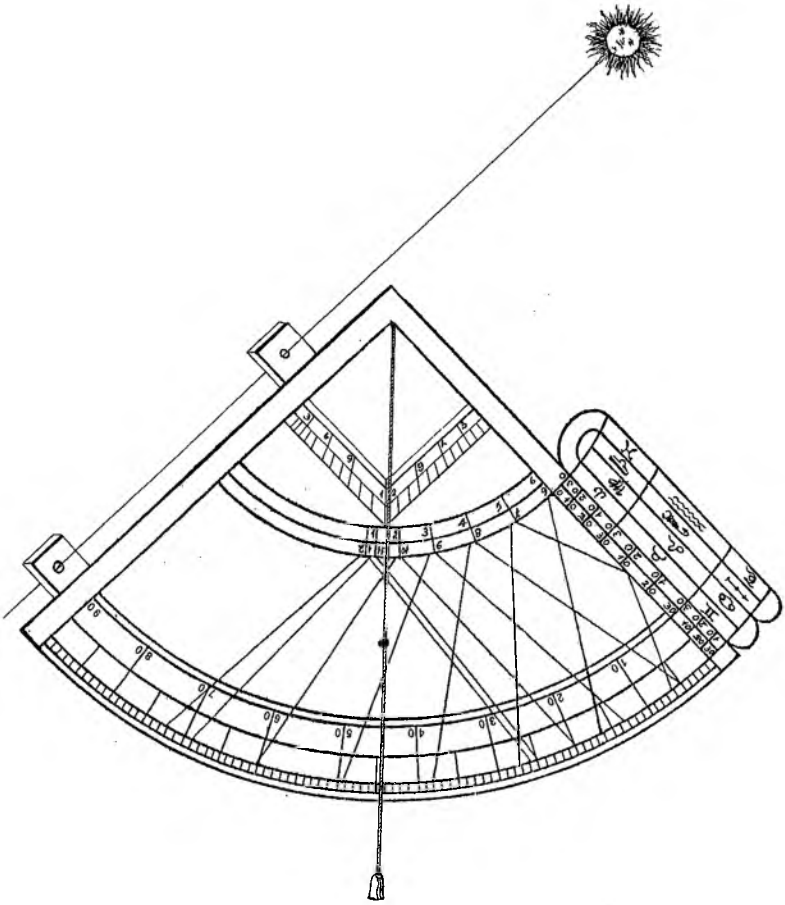


Fig. 10. Quadrante orario dal planisfero di Diego Ribeiro, 1529

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

costosi esemplari in legno, che sovente hanno graduazioni e tracciati disegnati su di un foglio di pergamena incollato su una faccia dello strumento, presentano difetti maggiori di quelli in metallo, di solito in ottone, in quanto quei materiali sono soggetti ad alterarsi e a deformarsi. Nell'uso il quadrante deve essere tenuto perfettamente nel piano verticale ad evitare che il filo del piombo strisciando sulla superficie si fermi fuori dalla posizione corretta dando così false letture: situazione che, insieme al continuo oscillare, doveva essere quasi la norma quando lo strumento fosse stato impiegato a bordo.

Rispetto all'astrolabio, oltre al minor costo, il quadrante offre, all'incirca con lo stesso ingombro, il vantaggio di disporre di una graduazione di estensione lineare doppia, permettendo così di avere suddivisioni più fini. Si pensi che una graduazione per essere leggibile non può avere divisioni inferiori al millimetro, per cui una circonferenza di 12 cm di diametro è la minima per la divisione in 360° in uno strumento costruito con grande abilità ed accuratezza su di una lastra metallica con la superficie ben piana e liscia, con un'attrezzatura – compassi, righe, punte traccianti, bulini... – in perfette condizioni d'uso. Nel caso di un quadrante all'incirca di uguale ingombro, con raggio di 12 cm, il lembo ha una lunghezza lineare di circa 19 cm da dividere in 90 parti, per cui nella graduazione un grado occupa poco più di 2 mm. Lo svantaggio del quadrante rispetto all'astrolabio, sta oltre che nella molto minore potenzialità di informazione – che nel nostro caso meno interessa –, nelle modalità d'impiego: infatti, l'uno grazie ad un anello di sospensione si dispone naturalmente, per gravità, nel piano verticale, mentre il quadrante, che deve essere tenuto in mano, può assumere e mantenere la posizione corretta solo grazie alla capacità dell'operatore; inoltre, mentre le parti mobili dell'astrolabio sono rigidamente collegate e possono spostarsi solo manovrandole, il filo a piombo, che è totalmente libero, risente del vento e dei movimenti della nave.

* * *

L'astrolabio piano tradizionale (Fig. 11) – risalente alla tarda età ellenistico-romana, e successivamente diffuso dall'India alla Spagna, tra i musulmani che l'hanno utilizzato fino a tempi recenti, e i cristiani che se ne sono serviti fino al XVII secolo –, è uno strumento di rilevamento e di calcolo, molto raffinato e complesso, così nella costruzione come nell'uso, e di estrema versatilità nell'impiego tanto astronomico che terrestre. Per l'utilizzazione in mare venne drasticamente semplificato e ridotto a semplice rilevatore di

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

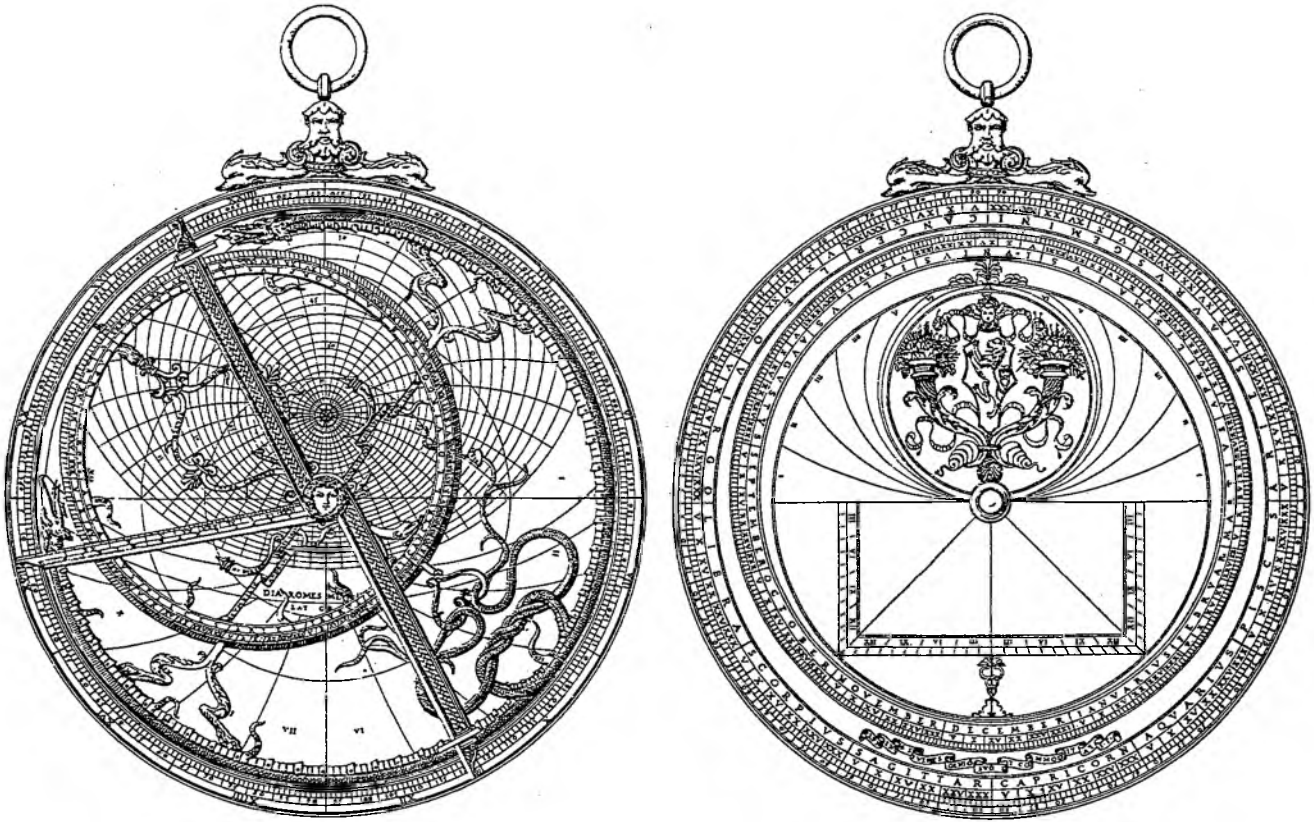


Fig. 11. Fronte e dorso dell'astrolabio piano di Piervincenzo Danti, circa 1490

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

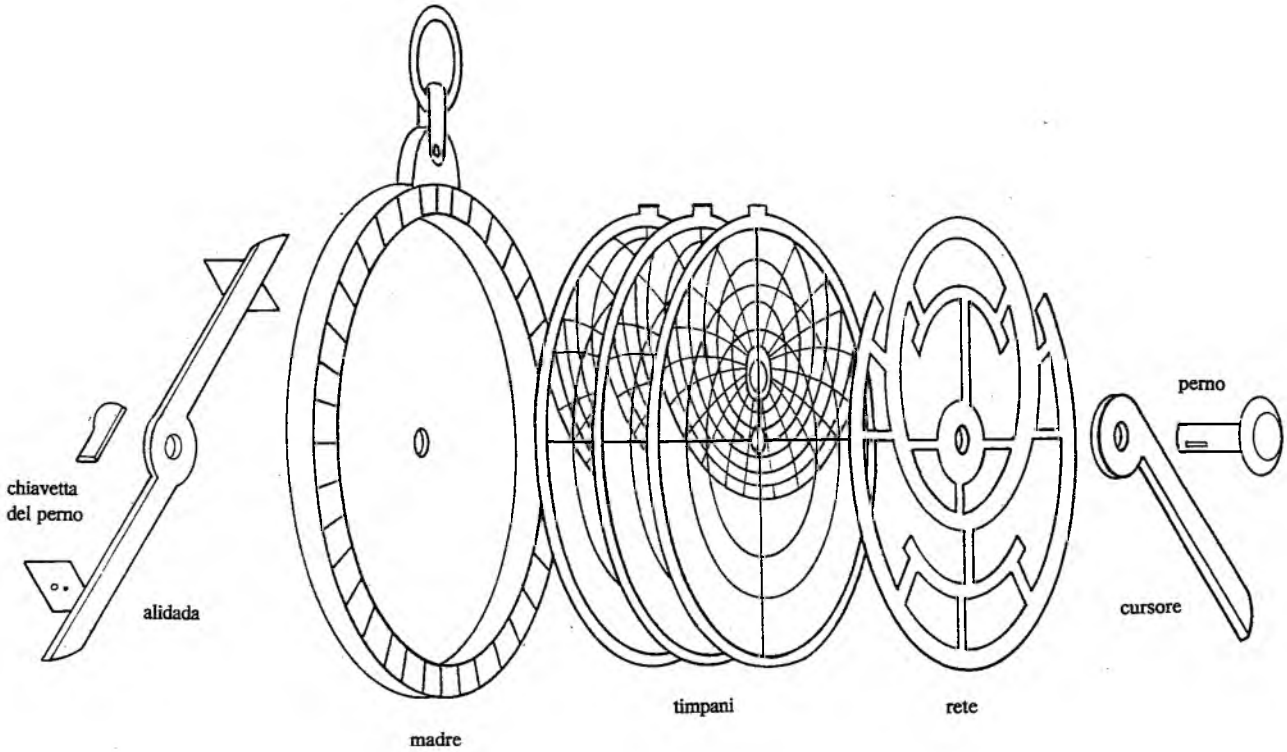


Fig. 12. Astrolabio piano scomposto nelle sue parti

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

angoli in elevazione. La storia dell'astrolabio marittimo è un buon esempio dell'evoluzione di uno strumento come successivo adeguamento sia ai fini per i quali è costruito sia alle condizioni nelle quali deve essere impiegato.

L'astrolabio piano è essenzialmente un modello di universo geocentrico ottenuto per proiezione stereografica polare sul piano dell'equatore: è sostanzialmente costituito (Fig. 12) da un tracciato fisso di cerchi d'altezza (almucantarat) e di direzioni (azimut) per una determinata latitudine, cui è sovrapposta una « rete » ruotabile su cui sono posizionate le stelle più luminose e l'eclittica che dà il luogo del Sole per tutto l'anno. La rete, ruotando, mostra le posizioni del Sole e delle stelle per qualsiasi momento e, sostituendo i dischi di latitudine (timpani), per qualsiasi luogo: può quindi funzionare come calcolatore analogico per risolvere tutti i problemi relativi alle posizioni del Sole e delle stelle per un dato momento, fornendo informazioni sui relativi fenomeni, dati delle efemeridi, misure di tempo... Dotato di un lembo graduato e di un'alidada di mira diametrale, rotante attorno al centro, con due

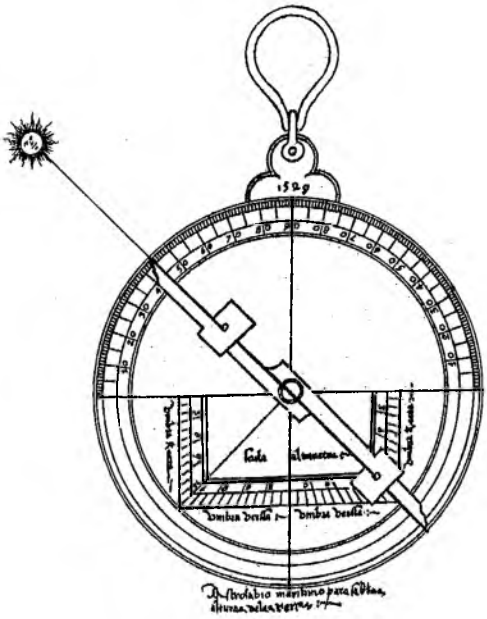


Fig. 13. L'astrolabio marittimo dal planisfero di Diego Ribeiro, 1529: « Astrolabio maritimo para saber la altura dela tierra »

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

pinnule di traguardo, serve per rilevamenti nel piano verticale oppure orizzontale. Sul retro reca un calendario zodiacale che collega i gradi dello zodiaco ai giorni dell'anno e viceversa, e una « scala altimetra delle ombre » per la soluzione, nell'impiego terrestre, di semplici problemi di geometria applicata.

L'introduzione del ricorso all'altezza del Sole per la determinazione della latitudine, per la quale si richiedeva solo la misura dell'azimut o della distanza zenitale dell'astro, indusse a ridurre l'astrolabio piano a semplice misuratore di angoli in elevazione eliminando quanto non avesse stretta attinenza con questa specifica funzione. La fase intermedia verso la completa evoluzione dell'astrolabio marittimo è attestata dal disegno (Fig. 13) che compare nell'angolo in basso a destra nel planisfero di Diego Ribeiro del 1529, conservato alla Biblioteca Vaticana (Borg. Carte III): l'unica faccia dello strumento ivi raffigurata, essendo l'altra evidentemente muta, è il dorso, integro, con il lembo graduato solo nei due quadranti superiori che conserva lo zero sul diametro orizzontale, mentre nella metà inferiore compare ancora la scala altimetra, e al centro è imperniata l'alidada. Le condizioni operative hanno imposto ulteriori trasformazioni (Fig. 14): affinché lo strumento non fosse smosso dal vento, fu reso molto più pesante aumentandone lo spessore fino a portarne il peso oltre i 2 kg per un diametro di circa 20 cm, ed è ottenuto per fusione anziché per lavorazione in lastra, mentre per ridurre la resistenza al vento il disco, sempre più massiccio, è forato da ampie finestrature; è scomparsa la scala altimetra che non aveva più alcuna funzione; in qualche caso la graduazione è limitata ad un solo quadrante, e può anche essere capovolta, con i 90° sul diametro orizzontale e lo 0° sul verticale, indicando che, accanto al rilevamento dell'altezza del Sole sull'orizzonte, era ormai diffusamente praticato pure il ricorso alla misurazione della distanza zenitale. Anche l'alidada si è fatta più massiccia, con le pinnule più vicine al centro per rendere più agevole il rilevamento dell'altezza del Sole senza mirare direttamente ad esso, ma ottenendo il puntamento con il far passare un suo raggio luminoso attraverso i fori delle pinnule stesse (Fig. 15): l'innovazione va comunque a scapito della precisione, che è sacrificata alla comodità e alla speditezza. L'astrolabio marittimo, che resterà in uso fino al Settecento, è il primo strumento creato esclusivamente per uso nautico. Della sessantina di esemplari oggi esistenti, la maggioranza è stata ricuperata in operazioni di archeologia sottomarina dai relitti di navi naufragate; le dimensioni vanno mediamente da poco meno di 20 a 30 cm di diametro, con un peso oscillante tra i 2 e i 3 kg, con pochissime eccezioni rappresentate però da strumenti circa l'uso effettivo dei quali si possono avere molti dubbi. Il formato ridotto, per cui la divisione corrispondente

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

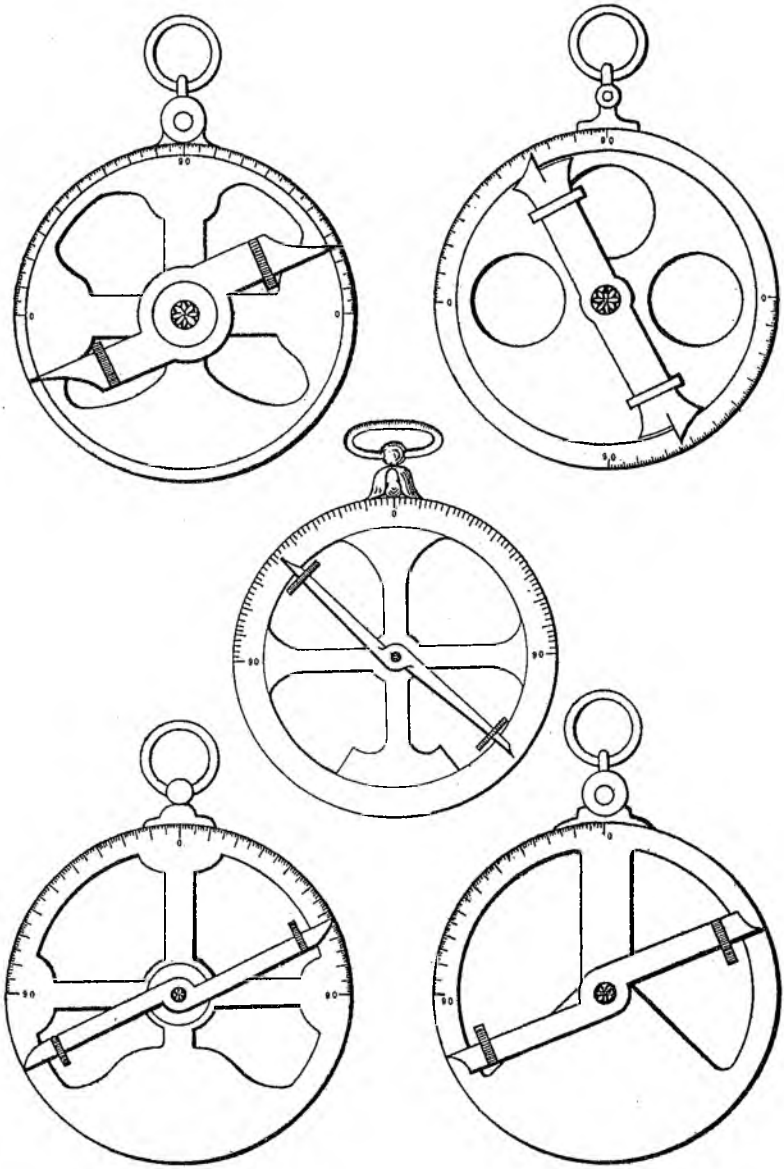


Fig. 14. Vari tipi di astrolabi marittimi

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

a 1° ha un'ampiezza tra i 2 e i 3 mm, lascia perplessi, se si pensa che la declinazione del Sole varia giornalmente da un massimo di circa 24′ agli equinozi a un minimo di 39″ ai solstizi: ampiezze difficilmente rilevabili con quella graduazione. Tale osservazione, unita alla considerazione delle caratteristiche costruttive dell'astrolabio, intese a renderne possibile l'uso a bordo, induce a pensare che fosse utilizzato in navigazione per avere indicazioni approssimative, e spiega il ricorso a strumenti di grandi dimensioni da impiegarsi in postazione fissa a terra, come i grandi astrolabi di Vasco da Gama e di Magellano, che erano potenzialmente in grado di fornire misure più fini: essi infatti,

Fig. 15. Uso dell'astrolabio marittimo (Pedro De Medina, *Regimento de navigación*, Sevilla 1563)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

considerate le dimensioni, dovevano poter arrivare a divisioni di circa 1 mm per 20′ o anche 10′ d'arco.

La più antica descrizione dell'astrolabio marittimo, corredata da un piccolissimo schizzo dello strumento (Fig. 16), è riportata da Alessandro Zorzi in un suo manoscritto fiorentino[5], dove è riferita una notizia relativa alle navigazioni dei portoghesi lungo le coste occidentali dell'Africa, da lui raccolta nel 1517:

> Nàvicono con squadrante et astrolabio, ma il suo astrolabio ha il suo mediclinio che le sue due pinule perforate che sono sopra la ditta linea della fiducia, sono molto apreso al police del astrolabie et questo fano che se fusino distante verso il lembo per il moto dille barche che stanno sul mare ondegiante non lasano posar ditto astrolabio in modo che il sol possi penetrar iusto per tal mezo, il perché è più comodo a tener tal pinule poco discoste. Tamen ho visto il suo astrolabio il quale non ha se non el limbo con numeri et così l'elidada. Et non hanno il Zodiaco con sue stelle in su la sua rete né etiam il ciel impresso con sui azimut et helmucanterat né scala in dorso con quadrante. È grevissimo di brongio straforato come qui porò la figura, et cosa semplice.

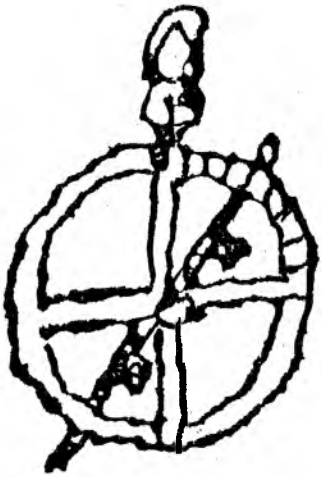


Fig. 16. L'astrolabio marittimo di Alessandro Zorzi (disegno ingrandito)

---

[5] Firenze, Biblioteca Nazionale Centrale, B. Rari 233 (già Magliabechiano XIII.80), ff. 135 *v.* - 136 *r.*

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

* * *

L'astrolabio marittimo sarà soppiantato nell'uso nautico solo dal *radius astronomicus* o balestriglia o bastone di Giacobbe, non però nella sua forma originaria – come spesso si sostiene e come appare pure da numerose opere cinquecentesche sulla navigazione – ma dai suoi successivi perfezionamenti fino al sestante attuale, passando per l'ottante e il quadrante di Davis (1595).

La balestriglia, forse inventata come strumento astronomico dal matematico ebreo provenzale Levi ben Gerson (1288-1344), ripreso da Regiomontano, fu riproposta dagli inizi del Cinquecento dal cosmografo di Norimberga Johannes Werner (1468-1522) nel suo nuovo metodo di determinazione della longitudine – divulgato da Pietro Apiano (*Cosmographicus liber*, Landshutae 1524) – che ricorreva al rilevamento delle distanze angolari tra alcune stelle zodiacali e le posizioni che la Luna assume nel suo muoversi nel cielo (Fig. 17).

Lo strumento è in sostanza un misuratore d'angoli, costituito da un regolo graduato di legno, a sezione quadrata di circa 3 cm di lato, lungo dai

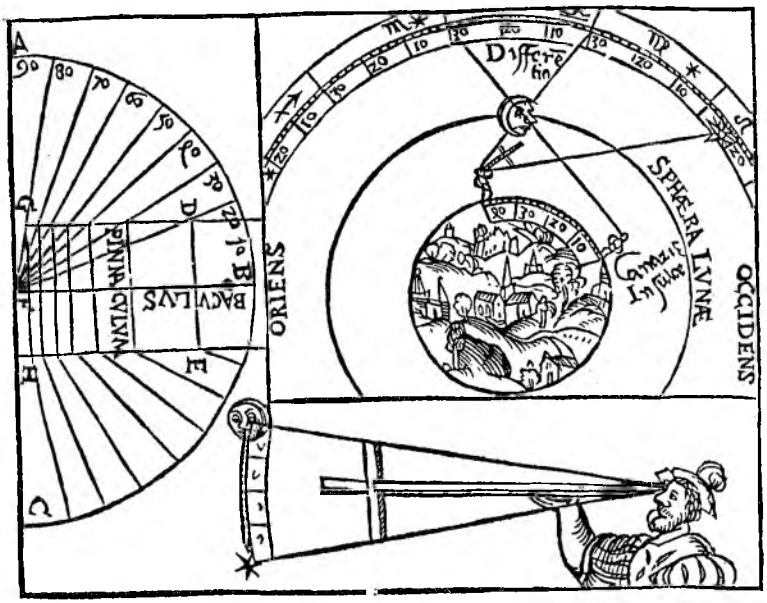


Fig. 17. Il *radius astronomicus*: a sinistra il procedimento di divisione della graduazione, a destra l'impiego nel metodo delle distanze lunari per trovare la longitudine (PETRUS APIANUS, *Cosmographia...*, Antuerpiae 1539)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

70 cm a oltre il metro, con una traversa a croce (o martello), più corta, scorrevole avanti e indietro: geometricamente le due parti rappresentano rispettivamente il raggio (variabile) e la corda (fissa) di un cerchio ideale. Si impiega (Fig. 18) mirando lungo il regolo alla distanza angolare da misurare e portando le estremità della traversa a coincidere con gli estremi dell'angolo in questione: la lettura dei valori indicati dalla posizione della traversa sulla graduazione del regolo, dà l'ampiezza dell'angolo. Già per costruzione presenta alcuni problemi, in quanto non può misurare angoli al disotto dei 5°, perché

Fig. 18. L'uso della balestriglia (Pedro De Medina, *Regimento de navigación*, Sevilla 1563)

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

il regolo dovrebbe essere tanto lungo da divenire scarsamente maneggevole, e prossimi ai 90° perché le relative divisioni della graduazione sarebbero troppo fitte o in alternativa occorrerebbe una traversa di eccessiva lunghezza: a tale inconveniente si tentò di rimediare in parte dotando la balestriglia di traverse di diversa lunghezza, ciascuna da usarsi su di una propria graduazione, riportando le adottate su differenti facce del regolo. Lo strumento era comunemente usato per misurare da terra le distanze angolari tra stelle, Luna e pianeti. Pure in questo impiego presenta qualche difficoltà: in generale, in quanto bisogna mirare con un occhio contemporaneamente secondo due linee di direzione che sfiorano rispettivamente due lati opposti della base del regolo e le estremità sia della traversa sia dell'angolo da misurare, per cui sono presso che inevitabili gli errori di parallasse; e in particolare perché è fisiologicamente quasi impossibile rilevare angoli prossimi allo zenith. Il trasferimento dello strumento all'uso nautico ha ulteriormente peggiorato le possibilità di impiego: infatti - pur tacendo delle consuete difficoltà dovute alla scarsa stabilità dell'osservatore a bordo -, dovendosi misurare l'altezza della Polare sull'orizzonte, operando ovviamente di notte e in mare aperto, a una buona visibilità della stella corrisponde una pessima visibilità dell'orizzonte; se invece si opera con il Sole meridiano, il rilevamento della sua massima altezza si può ottenere solo seguendone per qualche tempo l'ascesa fino al culmine quando il suo movimento si inverte, il che si percepisce perché - mirando al Sole stesso, a sfioro su un'estremità della traversa, mentre l'altra è mantenuta coincidente con l'orizzonte -, fino a quel momento la traversa medesima era avvicinata all'osservatore e quindi, per continuare a seguirne il disco, comincia ad esserne allontanata: il tipo e la durata dell'operazione sono di evidente pericolo per la vista.

Tuttavia, come ho accennato, testi e illustrazioni coevi offrono molte testimonianze di simili impieghi quasi impossibili: per parte mia ritengo che tali situazioni possano spiegarsi solo pensando che l'estensione dell'uso della balestriglia alla nautica sia stata più teorizzata che concretamente attuata, e nemmeno provata in termini di fattibilità effettiva dai dotti i quali, ispirandosi a un'autorità come Regiomontano e nell'astratta supposizione, pur suffragata da qualche esito felice, che quanto funziona in terra debba funzionare pure in mare e che comunque trattasi sempre di misurare angoli, proposero quello strumento e quelle procedure ai tecnici.

La mia supposizione si fonda sull'osservazione che nessuna balestriglia - benché si dica introdotta nella penisola iberica da Martin Behaim - compare nell'inventario di Magellano del 1519, e sulla constatazione che mentre

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

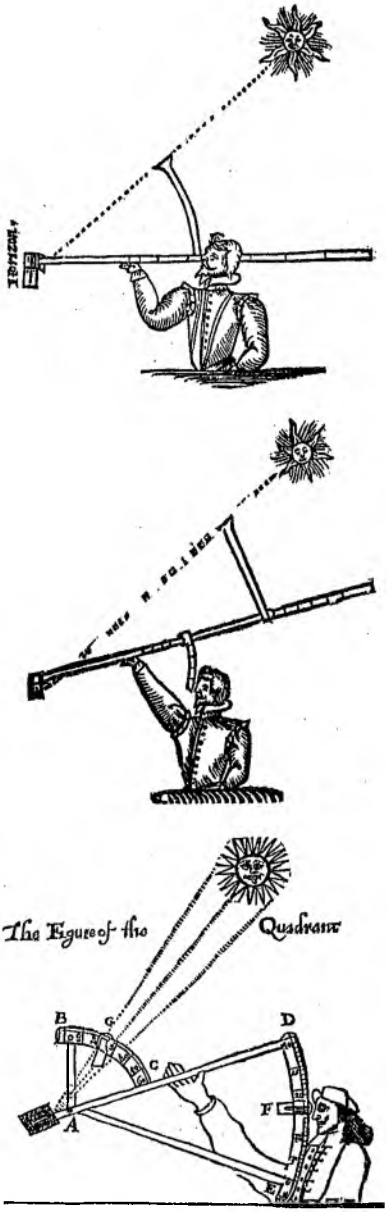


Fig. 19. Le fasi evolutive del quadrante (o quarto) di John Davis

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

tutti i dotti[6] propongono complesse e astruse procedure matematiche di esecuzione della graduazione, in realtà essa veniva tracciata in modo empirico, ponendo lo strumento su di un quadrante, spostando quindi la traversa fino a farne coincidere le estremità da un lato con il bordo esterno di esso e dall'altro con una funicella tesa dal vertice via via alle successive graduazioni, e segnando sul regolo la posizione assunta dalla traversa stessa.

In realtà la balestriglia fu rapidamente modificata per renderla funzionale alla nuova destinazione, e la storia si può ricostruire in sintesi dalle immagini (Fig. 19) di *The seamans secrets* del capitano John Davis (London 1595) e di *The mariner's magazine* di Samuel Sturmy (London 1669). Nella prima l'osservatore, voltando ormai le spalle al Sole, manovrando opportunamente la mezza traversa mobile, ne fa cadere l'ombra sul traguardo forato, posto all'estremità del regolo, attraverso il quale vede l'orizzonte: il valore dell'angolo è letto sulla graduazione che sta ancora segnata sul regolo stesso; si sono cosí evitati l'abbacinamento e la necessità di dover mirare contemporaneamente a due punti distanti. Nella seconda è mantenuta la stessa posizione dell'osservatore, e la mezza traversa superiore mobile sul regolo graduato è portata ancora a gettare l'ombra sul traguardo posto all'estremità del medesimo, ma ad esso si punta tramite un altro mirino mobile sulla mezza traversa inferiore la quale assume la forma di un arco di cerchio. Nell'ultima figura lo strumento ha ormai compiuto per intero la propria evoluzione: le due graduazioni, nella forma di due archi di circonferenza che assommano a 90°, fanno rigidamente parte della struttura che guadagna in solidità e maneggevolezza, mentre uniche parti mobili sono rimasti i due piccoli traguardi; l'osservatore volge le spalle al Sole e punta l'orizzonte attraverso il traguardo F e la fessura in A; avendo regolato a stima la posizione del mirino dell'ombra G, aggiusta il traguardo F finché l'ombra del margine superiore di G cade sul margine superiore della fessura in A, attraverso la quale vede l'orizzonte: sommando la lettura delle due scale si ha la distanza zenitale. Le successive innovazioni riguarderanno solo l'applicazione dell'ingrandimento ottico.

---

[6] Ad esempio: PETRUS APIANUS, *Cosmographicus liber*, Landshutae 1524; GEMMA FRISIUS, *De radio astronomico et geometrico*, Antuerpiae 1545; MARTÌN CORTÉS, *Breve compendio de la sphera y de la arte de navegar*, Sevilla 1551; MICHEL COIGNET, *Instruction nouvelle... touchant l'art de naviguer*, Anvers 1581; LUCAS WAGENHAER, *Speculum nauticum*, Lugduni Batavorum 1586; JOHN DAVIS, *The seamans secrets*, London 1595; GARCÍA DE CESPEDES, *Regimento de navegación*, Madrid 1606...

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

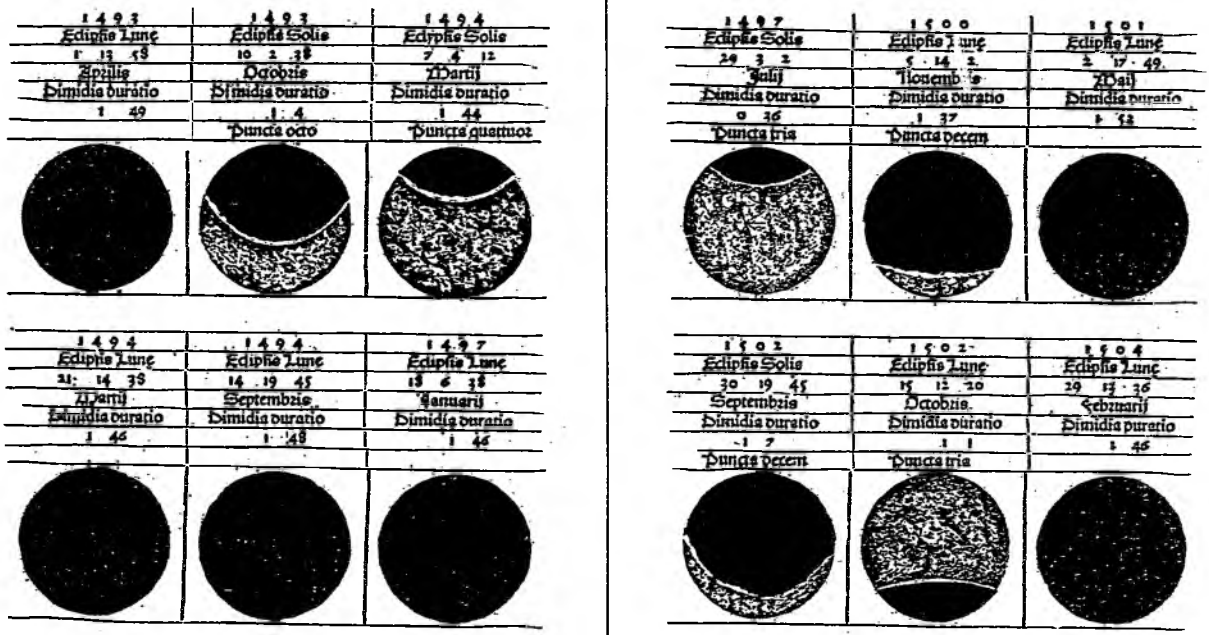


Fig. 20. Eclissi dal 1493 al 1504 dal *Calendarium* di Regiomontano

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

(a)	L. 4173		S. 6417		S. 4818		S. 6426		L. 4183		L. 4184	
	h	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*
(b)	1	25	13	52	13	51	13	49	0	45	5	10
(c)		44 +		44 +		44 +		44 +		44 +		44 +
(d)		1 +		14 −		10 +		6 +		15 −		4 −
(e)	2	10	14	22	14	45	14	39	1	14	5	50
(f)	1	58	14	38	16	12	15	2	2	2	5	49
(g)		− 12		+ 16	+ 1	27		+ 23		+ 48		− 1

(a)	L. 4175		L. 4176		L. 4178		S. 6438		L. 4186		L. 4187	
	h	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*	*h*	*m*
(b)	1	32	6	28	17	50	8	26	23	4	0	39
(c)		44 +		44 +		44 +		44 +		44 +		44 +
(d)		4 +		8 −		13 +		13 −		16 −		11 +
(e)	2	20	7	4	18	47	8	57	23	32	1	34
(f)	2	38	7	45	18	38	7	45	0	20	1	36
(g)		+ 18		+ 41		− 9	− 1	12		+ 48		+ 2

(a) Numero dell'evento secondo TH. OPPOLZER, *Canon der Finsternisse*, Wien 1887: L. (eclisse di Luna), S. (eclisse di Sole).
(b) Massimo dell'evento in Tempo Universale secondo Oppolzer.
(c) Differnza per la longitudine di Norimberga.
(d) Equazione del tempo.
(e) Massimo dell'evento in Tempo Locale di Norimberga.
(f) Massimo dell'evento secondo Regiomontano.
(g) Errore.

Fig. 21. Confronto tra i dati di Regiomontano e quelli attualmente calcolati

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

* * *

Nel frattempo le navigazioni oceaniche, specie quelle nel senso dei paralleli, posero il problema della determinazione della longitudine, ben più complesso, anche se fin dall'antichità si era compreso che la soluzione per due punti della superficie terrestre andava trovata per differenza tra i tempi locali riferiti a un unico momento, che allora poteva essere individuato solo da un evento astronomico visibile contemporaneamente dai due punti: in sostanza un'eclisse, in particolare il suo massimo. E tale fu il procedimento applicato per secoli sulla base della ben nota equivalenza tra 15° di longitudine e 1^h di tempo, fino al 1736 quando John Harrison poté provare la bontà del suo cronometro. In antico il confronto dei tempi locali di osservazione del fenomeno era compiuto casualmente, quando si veniva a conoscenza dei due rilevamenti; nel caso però di un impiego per i viaggi di esplorazione e di scoperta, le osservazioni assumevano ben altro significato, in quanto servivano a definire, con la latitudine, la posizione del punto di stazione, la cui conoscenza, anche per poter stabilire la rotta di rientro, non poteva certo essere rinviata al ritorno in patria. Era necessario quindi avere le previsioni già al momento della partenza, sia per poter predisporre l'osservazione a tempo debito, sia appunto per conoscere subito *in loco* dove ci si trovava.

Le previsioni delle eclissi, fenomeni di grande rilevanza astrologica, erano normalmente contenute nelle tavole astronomiche e nei calendari: dal finire del Quattrocento in Europa dominavano le compilazioni di Regiomontano, il *Calendarium* e le *Ephemerides*, edite per la prima volta a Norimberga nel 1474 per gli anni fino al 1506, e poi continuamente ristampate – un suo *Calendarium* era posseduto da Colombo –, mentre nella penisola iberica erano diffuse anche le edizioni latina e volgare dell'*Almanach* di Zacuto. Le previsioni erano elaborate ricorrendo sia alla ciclicità del fenomeno sia al calcolo: comunque presentavano molti errori anche cospicui, come si può vedere dal confronto dei dati di due pagine del *Calendarium* di Regiomontano (Venetiis 1483), relative agli anni 1493-1504 (Fig. 20), con quelli attualmente calcolati (Fig. 21). Nella tavola di Regiomontano in ogni colonna la prima riga riporta l'anno, la seconda indica se l'eclisse sia di Sole o di Luna, la terza dà il giorno con l'ora e i minuti contati da mezzogiorno, la quarta il mese, la quinta specifica il contenuto della riga successiva dove in ore e minuti è dato il tempo per passare dal contatto fra i due corpi celesti al massimo del fenomeno (*dimidia duratio*), la settima indica in dodicesimi di diametro (*puncta*) quanta parte del disco sia interessata dal fenomeno quando è parzia-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

le, mentre manca quando è totale; al di sotto l'immagine visualizza quest'ultima informazione.

Dal confronto risultano errori di previsione che vanno da $+1^h 27^m$ a $-1^h 12^m$, con una dispersione che non permette nemmeno di supporre errori sistematici. Anche il procedimento delle distanze lunari di Werner potrà essere applicato solo a partire dal Settecento per gli allora inevitabili errori delle tavole con le posizioni della Luna, la quale ha un movimento particolarmente complesso.

Quando si ricorre alle previsioni per determinare la longitudine, agli errori delle tavole debbono essere aggiunti anche i dovuti all'osservazione *in loco*: di tipo strumentale per difetti di graduazione, di tipo osservativo nell'impiego della strumentazione per l'obiettiva difficoltà di individuare il massimo del fenomeno e di misurare i tempi, dovendosi partire a contare il tempo almeno dal momento del Sole meridiano e poi arrivare alle fasi dell'eclisse

	long.		lat.		long.		lat.
	h	*m*	*gradi*		*h*	*m*	*gradi*
Nuremberga	0	0	49	Patavia	0	10	48
	(0	0	49)		(0	3	45)
Lysibona	1	40	41	Venetie	0	10	45
	(1	21	39)		(0	5	45)
Toletum	1	24	41	Ancona	0	14	44
	(1	1	40)		(0	10	44)
Corduba	1	27	38	Roma	0	20	42
	(0	53	38)		(0	6	42)
Parisius	0	30	48	Tarentum	0	44	40
	(0	35	49)		(0	25	40)
Avinio	0	32	44	Brundisium	0	40	39
	(0	24	44)		(0	27	41)
Lipsia	0	10	51	Neapolis	0	36	41
	(0	5	51)		(0	12	41)
Vienna	0	15	48	Florentie	0	10	43
	(0	21	48)		(0	1	44)
Oxonium	0	52	53	Mediolanum	0	0	44
	(0	49	52)		(0	7	45)
Taurinum	0	2	43	Genua	0	4	43
	(0	13	45)		(0	8	44)

Fig. 22. Dati di longitudine e di latitudine di alcune città desunti dalla « Tabula regionum » del *Calendarium* di Regiomontano confrontati con i dati effettivi riportati tra parentesi

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

impiegando gli orologi a polvere... Non deve quindi stupirci se molto spesso le determinazioni di longitudine quattro-cinquecentesche risultano poco attendibili, né mi pare che abbiano bisogno di altre giustificazioni. A conferma riporto i dati di longitudine e latitudine (riferiti al meridiano di Norimberga) per alcune città europee, confrontandoli con i valori attuali posti tra parentesi (Fig. 22): sono tratti dal solito *Calendarium* di Regiomontano, che non era un marinaio ma un astronomo, e sono relativi a località ben note che in molti casi hanno anche avuto una lunga tradizione nel campo dell'astronomia.

Si comprende quindi la sconsolata constatazione di Andrés de San Martin - riferita dal Barros che ebbe accesso alle carte di lui oggi scomparse - quando nel porto di S. Lucia in Brasile il 17 Dicembre 1519 tentò di trovare la propria posizione utilizzando una congiunzione di Giove con la Luna, tabulata sia da Zacuto sia da Regiomontano, ottenendo però un valore di longitudine assolutamente inattendibile: « me mantengo en que quod vidimus loquimur, quod audivimus testamur, y que toque a quien toque, en el almanaque están errados los movimientos celestes sicúti experientia experti sumus » (Déc. III, liv. V, cap. 10).

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

FABIO TRONCARELLI

LO SPECCHIO DEL MARE

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
BIBLIOTECA
GENOVA

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

C'è una celebre poesia di Baudelaire che dice:

> Homme libre, toujours tu chériras la mer!
> La mer est ton miroir; tu contemples ton âme
> dans le déroulement infini de sa lame,
> et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer.
>
> (*Les Fleurs du Mal*, XVI, 1-4)

Il poeta ha ragione. Il mare è lo specchio dell'uomo. Uno specchio in cui l'uomo proietta il riflesso di ciò che pensa di sé: un riflesso cangiante, mutevole nel corso del tempo, accolto sempre con tranquilla indifferenza dall'acqua.

Di tale atteggiamento danno un'evidente testimonianza le relazioni presentate nel convegno. Il mare dei greci e dei romani che ci hanno fatto conoscere Prontera, Janni e Deniaux non è il mare degli uomini del medioevo « fantastico » che ci balza vivido davanti agli occhi attraverso le pagine di Oldoni e di Quaini. E non è neppure il mare dell'avventura cavalleresca e dell'espiazione evocato da Jacques Le Goff.

Perfino ciò che il mare contiene può mutare: mostri, uomini, oggetti, piante, leggende cambiano nel corso dei secoli in sintonia con i mutamenti generali della realtà storica. Anche i miti che sembrano attraversare indenni i secoli, i miti « di lunga durata » come quello delle Isole Fortunate, illustrato con tanta dottrina da Mollat, cambiano insensibilmente nella loro lunga vita modificandosi radicalmente dietro l'apparenza di « false continuità ».

La leggenda condivide dunque il destino della realtà più umile e concreta: il mito cambia come cambia la vita quotidiana a bordo di una nave, efficacemente tratteggiata da Balard. Cambia come cambiano le conoscenze empiriche dei marinai, come cambiano gli usi giuridici e i costumi della piccola società che si forma sulla tolda, come abbiamo potuto intravvedere negli interventi di Conterio, Greco, Vaccari.

Al termine di questa lunga catena di metamorfosi e sopravvivenze c'è

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

una generale, esplosiva metamorfosi culturale ed emotiva: la percezione del mare con una mentalità nuova, che ancora oggi riconosciamo come nostra, messa a fuoco dalla relazione di Alain Corbin.

Da Ulisse a Cristoforo Colombo l'uomo conosce e sperimenta molti mari: e da Colombo ai giorni nostri, il moderno Ulisse non cessa di conoscere e sperimentare altri mari. Eppure c'è una cesura netta tra l'antico e il moderno: come ha detto Oldoni, Colombo non è divenuto un mito come Ulisse. Si direbbe quasi che la consapevolezza della modernità, la « coscienza » che « ci rende vili », vieti l'epica e costringa all'epillio, all'avventura domestica del mare delle vacanze. Ma il moderno Ulisse, quello che ci ha mostrato Joyce, è totalmente in preda al flusso della marea dell'inconscio e prova una fascinazione per il mare per certi versi più intensa di quella dell'antico Ulisse. Il suo mare personalizzato, emozionante, ludico, cangiante piuttosto che lo specchio delle sue convinzioni è lo specchio della sua anima. Il mito è finito perché al posto del mito è subentrato un altro grande « ordinatore » e « organizzatore » della psiche, volatile e inafferrabile quanto i protagonisti delle antiche leggende: l'Io. La storia della percezione e della valutazione del mare cela la storia dell'evoluzione dell'identità individuale dell'uomo occidentale, con le sue glorie ed i suoi fallimenti, verso una progressiva anche se tortuosa emancipazione. Il processo che ha ricondotto all'interno dell'uomo le forze oscure che sembravano scatenate solo all'esterno si rivela nella progressiva scomparsa delle proiezioni angosciose dagli sconfinanti regni di Poseidon dei mostri che genera il sonno della ragione.

Il mare ha avuto per millenni il compito di rispecchiare l'Io perché l'Io ha avuto bisogno di un gioco di specchi per conoscersi: di incarnare in oggetti e fantasmi ciò che era troppo arduo accettare. La paura di essere inghiottito, sommerso, soffocato, divorato dalle fauci di Leviathan maschera la paura di un annientamento che è iscritto nel cuore dell'uomo. E la paura della violenza che si scatena sul mare, o sulle coste che il mare contamina, è la paura della violenza degli istinti senza regole e senza freno. Fino a quando Narciso si è destato dal sonno incantato in cui solo Eco risponde all'eco dei lamenti struggenti ed ha visto affiorare nella sua immagine riflessa il riflesso di un volto di uomo, tragico e fragile, a cui è inutile chiedere se è angelo o demone.

Proviamo a ripercorrere, rapidamente, le tappe di questo lungo viaggio, questo lungo periplo che finisce con l'essere un *nostos*, un ritorno a casa.

La nave su cui navighiamo è mossa da due grandi forze: la spinta dei remi è costituita dal sapere empirico del marinaio, congiunto alle cognizioni scientifiche e tecniche dei dotti; la energia dei venti mutevoli e impetuosi è

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

rappresentata dalla violenza delle idee, dell'immaginazione, dei sentimenti, delle fantasie, delle proiezioni dell'inconscio sul mare. A bordo c'è una folla di personaggi: alcuni compiranno tutta la navigazione, altri scendono ad ogni porto. Il *gubernator*, il pilota esperto è sempre lo stesso, come sono sempre gli stessi i membri dell'equipaggio: semplici marinai o nocchieri, ufficiali di consiglio o mozzi, sono tutti della stessa pasta. E come mostrano casi esemplari, che si ripetono nel tempo, ai quali ha fatto cenno la relazione di Conterio, spesso chi occupa i gradi più alti viene dalla gavetta, dai gradi più bassi. Il sapere pratico, tecnico, fatto di osservazioni empiriche e di spezzoni di dottrine scientifiche, di buon senso, di istinto, di superstizione, dell'uomo di mare ha una fisionomia sempre eguale: Janni e Prontera ci hanno mostrato il volto del marinaio greco e romano; Dalché e Maccagni quello degli uomini che vissero tra medioevo e rinascimento. In tale continuità vi sono delle svolte radicali. Ma esse sono solo in parte prevedibili e collegate con lo sviluppo naturale delle conoscenze, con l'acquisizione di nuove tecniche ed il progresso collettivo. In realtà è solo quando ci sono dei ribaltamenti psicologici, delle illuminazioni o delle avventure intellettuali che vengono liberate energie soffocate o scoperte dimensioni dello spirito insospettabili.

Un tipico esempio in tal senso sono quei « miti » e quelle conoscenze diffuse, quelle risposte del senso comune medievale alle « questioni naturali » antiche che sopravvivono nel medioevo, come ci ha mostrato Lecoq: tutto ciò tramonta definitivamente solo quando una spinta nuova muove verso altre rotte le navi e mette in ombra i pericoli in agguato dopo le Colonne d'Ercole. È l'impetuoso sviluppo della navigazione nell'età delle grandi scoperte, descritto da D'Arienzo, che porta anche il nostro battello sulla scia di Colombo, verso un altro mondo, dove non c'è più posto per gli antichi mostri e le antiche chimere. Ma il medioevo non è ancora finito e finirà solo quando, come ci rammentano Maccagni e Mollat, si riesce a calcolare in modo scientifico la posizione delle navi rispetto ad un sistema fisso di meridiani e paralleli.

Nel lungo e complesso periodo che va dall'apertura di nuovi spazi alla definitiva sistemazione delle conoscenze del XVII secolo, sintetizzato e simboleggiato dal passaggio tra la cosiddetta « arte del navigare » e la « scienza della navigazione », molti dei nostri compagni di viaggio, divisi tra passato e futuro, sono irrequieti ed incerti. Accanto ai marinai di mestiere, infatti, da sempre sulla nostra nave ci sono passeggeri di ogni specie, mossi dai più vari interessi, che spesso finiscono col fondersi. I mercanti e gli uomini di fede, che sembrerebbero così diversi, finiscono a volte per sovrapporsi forman-

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

do un'unica figura, complessa, bifronte, di viaggiatore, un po' pellegrino, un po' avventuriero.

Di costoro ci ha parlato Petti Balbi: uomini mossi da sogni di redenzione e da attese messianiche che non hanno nulla a che vedere con le emozioni e col sapere dei marinai. Eppure essi divengono fratelli dei fratelli d'Ulisse; e a loro volta, anche altri li seguono sulla stessa scia, formando un bizzarro corteo di esseri dalla duplice natura.

Ecco i monaci irlandesi, eterni pellegrini, evocati da Oldoni con accenti commossi: vanno dovunque e incontrano sul mare pesci su cui crescono alberi e terre su cui crescono i frutti dell'Eden. Il loro « stupore », la loro « meraviglia » somigliano a quelle di Colombo che giunge sulle coste del Venezuela e pensa di essere arrivato al Paradiso Terrestre. Le visioni e le aspettative nate dal mito hanno rivestito un ruolo decisivo attraverso i secoli. Oldoni ha detto che il mito è ciò che permette di misurare la distanza tra l'emozione allo stato bruto e l'ignoto. Aggiungerei che l'involucro di simboli e di idee che chiamiamo mito svolge la funzione di uno scrigno che permette di conservare un mondo di affetti e sentimenti altrimenti destinati a spegnersi. Lo stupore, l'attesa del nuovo, la speranza, il futuro: i miti degli incontri straordinari sulle acque rivestono le pulsioni, i desideri, i sogni. Per questo non è raro che i mostri incontrati sul mare mutino meravigliosamente natura e divengano improvvisamente, misteriosamente buoni, mansueti, benevoli. Pensiamo a Leviathan, a Beemoth. Mostri che simboleggiano la doppiezza per il fatto stesso di essere composti da parti di animali diversi, un uccello e un pesce, un leone e un serpente; essi sono segnati dalla maledizione, simboli di ambiguità, di conflitto, di lacerazione. Ma ecco l'incontro miracoloso sul mare: ecco Brandano che vede esseri doppi e minacciosi come la balena-isola, il pesce-albero che non divora più i marinai, ma dà loro legna e frutti.

Questa metamorfosi, questo capovolgimento di valori ha rapporti con l'apocalittica medievale. La corda dell'amo che aggancia Beemoth nella tradizione medievale, viene raffigurata da Gioacchino da Fiore (o dai suoi stretti collaboratori) all'interno di un albero, che è l'albero delle generazioni dei patriarchi che arriva fino a Cristo nel codice della Biblioteca Laurenziana Conv. Soppr. 358 (c. 13 *v.*). Il pesce-albero di Brandano è simile al drago-albero gioachimita: e l'albero maledetto, il fico infruttuoso del Vangelo, può ritornare ad essere l'albero del Bene e del male dell'Eden, prima del peccato grazie alla « renovatio » universale che avviene alla fine del mondo, ma viene sperimentata in ogni avvenimento prodigioso nello spazio fuori del mondo rappresentato dal mare.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

L'incontro tra l'uomo e il *monstrum* in mezzo alle acque infinite non era solo un evento « meraviglioso » e inspiegabile: era l'anticipazione della metamorfosi messianica proclamata dall'Apocalisse, che annuncia « cieli nuovi » e soprattutto « terre nuove ». Per questo le isole misteriose e felici che somigliano al Paradiso Terrestre, sono necessariamente in mezzo al mare, al di là delle colonne d'Ercole, al di là delle catene del tempo e dello spazio. Esse sono l'oggettivizzazione del *futurum saeculum* atteso dal millenarismo medievale. L'Utopia di Tommaso Moro nascerà sulla scia di tali tradizioni. Ma anche l'utopia dei primi evangelizzatori del continente americano, il sogno dei francescani come Martino di Valencia, Bernardino di Sahagun e, più tardi, Geronimo di Mendieta, di realizzare sulla terra in mezzo agli indios la Pace dei Santi che precede il compimento dei tempi.

Guardiamo con rispetto, dunque, ai nostri compagni di viaggio, anche se sembrano degli esaltati, a caccia di sogni e di illusioni sul mare. Del resto, non siamo tutti un po' esaltati, un po' folli a bordo di questa nave che è l'immagine della società della terraferma, scaraventata in mezzo alle onde? Sulla nave c'è tutta la civiltà in miniatura. C'è il notaio – c'è l'ha ricordato Greco – e il notaio roga meticolosamente gli atti come se fosse a terra, anche se prova un certo imbarazzo a fissare la data topica: « in qualche parte del mondo, in mezzo al mare ». E c'è il dottore, che cura con lo stesso scrupolo con cui curava i malati prima di partire, anche se, una volta a bordo, per forza maggiore, ognuno deve diventare un po' dottore e sapersela cavare da sé, con le ricette alla buona. O magari saper medicare gli animi, curare la melanconia con la musica, come quel Zorzi da Modone di cui ci ha parlato Conterio.

Quanto al vitto e all'alloggio, bé, si mangia piuttosto male sulla nave. O almeno, si mangia male se si è un anomino membro della ciurma. Ben diverso è il caso dei capitani e degli ufficiali o quello dei ricchi mercanti che viaggiano ben protetti dal loro denaro, che ci ha descritto Balard. La nave è veramente una piccola società che riproduce tutti gli aspetti della società della terraferma a cominciare dalla divisione in classi. È proprio per questo carattere di microcosmo autosufficiente collocato sulle onde che è stato possibile proiettare sulle stesse onde il sogno di un cosmo nuovo, le ragioni dell'utopia: nel mare si può davvero ricostruire il mondo e progettarlo meglio di quello che conosciamo; rifare il mondo alla rovescia, in alternativa a quello che ci opprime nella vita quotidiana. Non è strano, quindi, che in mare vi siano tutte le varianti possibili di una società pensata al contrario: le isole fortunate, l'abbiamo già detto, ma anche i luoghi bizzarri e inquietanti dove si concentrano le stravaganze e i deliri. La « nave dei folli », è l'immagine simbolica della

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

realtà all'inverso che a volte diviene una concreta allucinazione (come avveniva a Venezia dove i folli erano relegati su una vera nave lontana dalla città).

Il mare ha fornito più di un'occasione agli uomini del passato di delineare il proprio ritratto, rifiutando parti inaccettabili e privilegiando immagini rassicuranti. Ma il mare non è solo un'occasione: ha una sua realtà specifica che esige di essere conosciuta. Le maree, le correnti, le rotte, i fondali, le coste emergono a poco a poco dalla nebbia indistinta di conoscenze approssimative. Ciò avviene, come ci ricorda Quaini, quando si modificano alcune grandi coordinate interpretative: quando si passa dal mappamondo medievale influenzato da valori spirituali, religiosi, simbolici, alla carta nautica moderna, aperta alle rotte infinite. Non è la percezione del mare in sé che muta: è la mente degli uomini che si apre a nuove prospettive. Le svolte, le rivoluzioni epistemologiche che ci permettono di valutare in modo più profondo, sempre meno antropomorfico, il mare nella sua realtà nascono da una serie di riflessioni autonome rispetto alla realtà concreta della percezione. Esse sono legate a uno sviluppo complessivo del sapere e a trasformazioni radicali delle coscienze, rielaborazioni profonde del sistema simbolico di interpretazione del reale. Un processo paragonabile agli aggiustamenti progressivi della messa a fuoco di un telescopio che solo indirettamente è influenzato dalla realtà tangibile del misterioso pianeta che cerca di inquadrare. Ciò non significa che tale realtà non esista o sia indifferente. Il pianeta misterioso manda messaggi inascoltati per millenni. Gli uomini ne percepiscono il fascino oscuro. Ma ne sono terrorizzati. L'abisso che tutto inghiotte è il limite estremo tra umano e non umano. Emblematica in questo senso la metafora della « nave dell'ingegno », signora del caos della passione come la nave è regina del mare. Dal mondo antico al mondo moderno essa attraversa i secoli come se fossero flutti. Sua immagine speculare ed opposta è quella della nave « carca d'oblio », per dirla con Petrarca, che ha rotto tutti gli ormeggi ed è in balia delle onde.

Le due immagini sono caratteristiche di una concezione antropologica che stima solo il dominio ed il controllo del mare: le acque come l'istinto devono essere addomesticate per essere apprezzate.

Il mare domestico e prodigo rende ricchi e potenti. Lo sapevano bene i marinai greci che controllavano i traffici del mediterraneo e che avevano imparato, come Ulisse, a farsi beffe di Poseidon. Ma anche l'Ulisse dei nostri giorni ne è consapevole. E dopo essersi assicurato il dominio delle rotte e la sicurezza delle coste su cui regna l'ordine stabilito della civiltà urbana (come ci ha narrato Cabantous) si concede il lusso del languore e dell'ozio sulla riva. Così il cerchio tra il primo e l'ultimo Ulisse si chiude: il moderno epicureo

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

è figlio legittimo dell'antico padrone delle acque e può godere i frutti di una fatica millenaria che ha impegnato generazioni. Il mare è stato domato. Il nostro viaggio può avere termine.

Ma non è così. Nel mito di Ulisse, com'è noto, c'è un'appendice che rende drammatica e incerta la sorte dell'eroe. Il vecchio navigatore, tornato a casa, sente acuta la nostalgia degli spazi infiniti e del viaggio e si rimette in cammino verso una meta ignota, prendendo, come dice Dante, l'*alto mare aperto*.

Forse c'è ancora spazio per un'altra valutazione ed un altro rapporto col mare, oggi che siamo liberi dagli incubi di Leviathan e Beemoth e ne conosciamo meglio la natura e le caratteristiche. La nostalgia che assale Ulisse, questo « desiderio doloroso del ritorno » – perché tale è il significato etimologico della parola *nostalgia* – ci spinge a tornare verso ciò che è più intimo e profondo: verso un mare accogliente e benefico; verso un ritmo che sentiamo simile a quello del nostro cuore.

Il mare può divenire per l'uomo contemporaneo un simbolo di riconciliazione, di pienezza, di armonia con le parti più segrete dell'Io. In un avvincente libro, (*La riscoperta dell'anima*, Bari-Roma 1984) lo psicanalista Franco Fornari ha mostrato i rapporti tra l'immagine dell'anima che l'uomo occidentale ha elaborato nel corso dei secoli e l'immagine della vita intrauterina che affiora nella vita inconscia dei pazienti. Prima della nascita e dell'espulsione nel tempo scandito e frammentato, vi è la sensazione dell'appartenenza a un ritmo senza tempo, simile alle ondulazioni dell'acqua o alle variazioni di intensità della luce. Il gran mare dell'essere contiene l'anima, la *psyché*, che contiene a sua volta la vita emozionale dell'individuo, la sua memoria, il suo idioma personale. Sospeso su un abisso che non terrorizza più, l'uomo contemporaneo può godere del destino dei pesci nel mare e ritrovare per un attimo il sentimento delle sue origini. E forse, come diceva un altro psicanalista, l'eterodosso Sandòr Ferenczi, può recuperare così il sentimento dell'origine universale della vita, la vita che sul nostro pianeta l'acqua ha generato e protetto per milioni di anni.

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

INDICE

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Programma dei lavori pag. 5

Saluto del Presidente della Società Ligure di Storia Patria, Dino Puncuh » 7

Jacques Le Goff, Saint Louis et la mer » 11

Francesco Prontera, *Períploi*: sulla tradizione della geografia nautica presso i greci » 25

Pietro Janni, Dalla vita quotidiana dei marinai greci e romani » 45

Elizabeth Deniaux, Les périls de la mer et les périls de la politique: la projection d'une peur á Rome sous la république » 63

Michel Mollat du Jourdin, Les îles océaniques: du mythe aux réalités (moyen age et époque des découvertes) » 85

Giovanna Petti Balbi, Mare e pellegrini verso la Terra Santa: il reale e l'immaginario » 97

Massimo Oldoni, Il ghiaccio e la balena: acque e abitatori della conoscenza medievale » 123

Marco Tangheroni - Olimpia Vaccari, L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento » 139

Lucia Greco, Galeotti, ufficiali e mercanti sulle rotte delle galere veneziane del XV secolo » 165

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Annalisa Conterio, L'« arte del navegar »: cultura, formazione professionale ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel XV secolo pag. 187

Alain Corbin, La mer et l'émergence du désir du rivage ou la spécificité d'une forme de fascination de la mer » 227

Michel Balard, Biscotto, vino e... topi: dalla vita di bordo nel mediterraneo medievale » 241

Danielle Lecoq, L'ocean et la mer entre mythe et questions naturelles (XIIe-XIIIe siècles) » 255

Patrick Gautier Dalché, D'une technique à une culture: carte nautique et portulan au XIIe et au XIIIe siècle » 283

Massimo Quaini, Il fantastico nella cartografia fra medioevo ed età moderna » 313

Alain Cabantous, Les dons de la mer ou les enjeux du pillage riverain en France aux XVIIe et XVIIIe siècle » 345

Luisa D'Arienzo, L'apertura delle rotte atlantiche nell'età delle scoperte: la partecipazione italiana » 363

Carlo Maccagni, Dal Mediterraneo all'Atlantico: scienze nautiche e strumenti » 379

Fabio Troncarelli, Lo specchio del mare » 421

INVENTARIO N° 11773

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016

Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, Presidente della Società

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo

Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2016